



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 37]

नई दिल्ली, मंगलवार, फरवरी 22, 2011/फाल्गुन 3, 1932

No. 37]

NEW DELHI, TUESDAY, FEBRUARY 22, 2011/PHALGUNA 3, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 फरवरी, 2011

सं. टीएएमपी/61/2009-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 तथा 50 के अधीन प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तनों से संबंधित टैरिफ प्राधिकरण एतद्वारा, कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस ओ आर) के सामान्य परिशोधन, जैसाकि इसके अनुलग्न आदेश में है, संबंधी प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएएमपी/61/2009-केपीटी

कंडला पोर्ट ट्रस्ट

....आवेदक

आदेश

(18 जनवरी, 2011 को पारित)

इस केस का संबंध कंडला पोर्ट ट्रस्ट (केपीटी) से प्राप्त उनके दरों के मान से संबंधित सामान्य परिशोधन के लिए प्रस्ताव से है।

2.1. कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दरों के मान (एस ओ आर) पिछली बार वर्ष 2007 में इस प्राधिकरण के दिनांक 15 मई 2007 के आदेश सं. टैम्प/67/2005-के पी डी द्वारा परिशोधित किए गए थे। उक्त एस ओ आर की वैधता 31 मार्च, 2010 को समाप्त हो गई है। इसे 31 मार्च, 2010 के आदेश द्वारा 30 सितम्बर 2010 तक बढ़ाया गया है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 18 दिसम्बर 2009 के पत्र द्वारा अपने दरों के मॉड से संबंधित समान्य परिशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। प्रस्ताव की मुख्य विशिष्टताएं नीचे ब्यौरेवार प्रस्तुत हैं:-

2.2. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2007 - 08 में 64.92 मिलियन टन (एमटी), 2008 & 09, में 72.22 एमटी तथा वर्ष 2009 & 10 में 77.90 एमटी संभाला है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2010-11, तथा 2011-2012 के दौरान क्रमशः 79.20 एमटी, 83.70 एमटी 83.70 एमटी संभाला जाना प्राक्कलित किया है।

2.3. गत दो वर्षों के दौरान परिचालन लागत मुख्यतः मूल्यवृद्धि, विकर्षण और औ तथा एम लागत के प्रावधान में वृद्धि होने के कारण 54.10%, तक बढ़ गई है।

2.4. वर्ष 2007 - 08 तथा 2008 - 09 की वित्तीय स्थिति निम्नवत् है :

#### कंडला प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09
परिचालन आय	200.62	233.39
परिचालन व्यय	203.19	271.78
परिचालन घाटा	(-) 2.57	(-) 38.39
16% की दर पर आर ओ आई	(-) 102.91	(-) 105.35
कुल घाटा (क)	(-) 105.48	(-) 143.75

#### वाडीनार प्रभाग

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008 -09
परिचालन आय	78.59	103.29
परिचालन व्यय	19.17	24.20
परिचालन अधिशेष	59.42	79.09
16% की दर पर आर ओ सी ई	(-) 3.58	(-) 3.58
कुल (ख)	55.84	75.51

कुल (क) + (ख)      (-) 49.64      (-) 68.24

2.5. संपदा किराये तथा नगरक्षेत्र के टैरिफ परिशोधन को पृथक रूप से लिया गया है। संपदा तथा नगरक्षेत्र क्रियाकलाप को ध्यान में लिए बिना पोर्ट को, संपूर्ण, वित्तीय स्थिति निम्नवत् है:

**कंडला प्रभाग**

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008-09
परिचालन आय	185.21	213.29
परिचालन व्यय	186.27	244.45
परिचालन घाटा	(-) 1.06	(-) 31.18
@ 16% की दर पर आ ओ आई	(-) 100.50	(-) 101.04
कुल घाटा (क)	(-) 101.56	(-) 132.22

**वाडीनार प्रभाग**

	(रुपये करोड़ों में)	
	2007-08	2008-09
परिचालन आय	76.94	101.94
परिचालन व्यय	17.50	22.80
परिचालन अधिशेष	59.44	79.14
@ 16% की दर पर आ ओ सी ई	(-) 3.58	(-) 3.58
कुल अधिशेष (ख)	55.86	75.56
कुल (क) + (ख)	-45.70	-56.66

कुल (क) + (ख)      (-) 49.64      (-) 68.24

2.6. दर संबंधी परिशोधन प्रस्ताव तैयार करते समय पोर्ट ने निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखा है :-

- (i). चूंकि प्रक्षेपित औसत घाटे की राशि 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 वर्षों के लिए लगभग रु. 240 करोड़ तक होती है परंतु वाडीनार से लगभग रु. 60-70 लाख करोड़ का अधिशेष लेख में लेने के बाद अतिरिक्त राजस्व उत्पादन लगभग रु. 158 करोड़ प्रतिवर्ष हो जाएगा।
- (ii). लागत की वसूली तथा 16% की दर से निवेश पर न्यूनतम प्रतिलाभ सुनिश्चित करने से कंडला प्रचालन संबंधी अपेक्षित अतिरिक्त राजस्व उत्पादन रु. 132.22 करोड़ हो जाएगा।
- (iii). गत दो वर्षों के दौरान रु. 144.91 करोड़ का पूंजीगत व्यय किया गया है और अगले तीन वर्षों में रु. 150.43 करोड़ किया जाना प्रस्तावित है।
- (iv). निकर्षण पर प्रति वर्ष वास्तविक व्यय किया जाना अपेक्षित है।
- (v). वेतन प्ररिशोधन के कारण वेतन लागत 20% - 25% तक बढ़ने की संभावना है।

3.1. कंडला के पी ओ एल क्रियाकलाप से रु. 70.38 करोड़ (लगभग प्रतिवर्ष) तथा वाडीनार से भांडागार क्रियाकलाप, क्रेन भाड़ा, घाट भाड़ा तथा पोर्ट देयों से रु. 70.00 करोड़ के अधिशेष के प्रति सहायता को ध्यान में रखने के बाद पोर्ट ने निम्नलिखित दर परिशोधन प्रस्तावित किए हैं।

3.2.

**कंडला प्रभाग :-**

प्रस्तावित क्रियाकलाप	घाटा	वृद्धि
नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण क्रियाकलाप	51%	100%
भांडागार	401%	300%
पोर्ट देय	76%	70%
पोत चालन	62%	50%
घाट भाड़ा	165%	90%
शुष्क गोदी	359%	300%
विविध प्रभार	-	50%

3.3. निकर्षण पर लगभग रु.80 करोड प्रतिवर्ष खर्च किया जाना अपेक्षित है। निम्नलिखित सेवाओं पर दर वृद्धि प्रस्तावित करते समय इस लागत को पोर्ट देयों पर 50%, पोतचालन पर 20% तथा घाट भाड़ा पर 30% तक संविभाजित किया गया है।

3.4. वाडीनार प्रभाग - वाडीनार प्रभाग के लिए कोई दर परिशोधन प्रस्तावित नहीं किया गया है।

3.5. तूणा पोर्ट का दर- कंडला प्रभाग की दरें तूणा पोर्ट को भी अनुज्ञेय होगी।

3.6. रेलवे क्रियाकलाप के दर -

रेलवे क्रियाकलाप पर जहाँ भारी पूंजीगत निवेश किया गया है वहाँ आर तथा एम लागत लगाई जा रही है। चूंकि उपयोक्ताओं से कोई प्रभार वसूला नहीं जा रहा है अतः पोर्ट रेलवे द्वारा संभाले जानेवाले नौभार से रु. 5.00 प्रति टन की दर से वसूल करने का प्रस्ताव करता है।

3.7. भरणघाट प्रभागों में प्रस्तावित वृद्धि निम्नवत् है:-

(क)	तरल (थोक में)	: दरों में कोई परिवर्तन नहीं है
(ख)	शुष्क नौभार	
1.	सल्फर सहित उर्वरक तथा कच्चा माल	: 50%
2.	खाद्यान्न, अनाज, दाले तथा तेलहन	: 200%
3.	सीमेंट तथा खंगार	: 100%
4.	अयस्क तथा खनिज (सभी रुपों में)	: 100%
5.	ग्रेनाईट तथा संगमरमर	: 100%
6.	धातु (धातु/अधातु) पाइप, प्लेट, पिग लौह तथा कोइल शीट सहित	: 50%
7.	धातु स्क्रैप	: 35%
8.	जानवर (छोटे तथा बड़े)	: 200%
9.	जानवर उत्पादन, अस्थि चूर्ण तथा खाल चर्म	: 30%
10.	खली तथा चारा	: 200%

11.	रस्सी कागज तथा अखबारी-कागज	:	100%
12.	निर्माण सामग्री तथा रत	:	100%
13.	कोयला तथा कोक (जलावन लकड़ी सहित)	:	100%
14.	लकड़ी, इमारती लकड़ी तथा बांस	:	50%
15.	जूट तथा बूट उत्पाद, नारियल - जटा उत्पाद	:	50%
16.	कच्चे सूत सहित कपास	:	50%
17.	कृत्रिम राल तथा लकड़ी का गूदा	:	50%
18.	शस्त्र, गोला बारूद, विस्फोटक	:	30%
19.	सोडा राख, एचडीपीई, पीवीसी, एलडी पी ई आदि सहित शुष्क रसायन	:	100%
20.	यात्री (जहाज पर चढ़नेवाले तथा जहाज से उतरनेवाले)	:	25%
21.	खाली तथा भारित कंटेनर (20 फीट तक तथा 20 फीट से अधिक)	:	50%

3.8. निम्नलिखित नौभार के भरण घाट प्रभारों को निम्नवत् प्रस्तावित किया जाता है :

1.	नमक	:रु. 20/- प्रति एम टी
2.	शक्कर	:रु. 20/- प्रति एम टी
3.	अन्य सभी गैर-विनिर्दिष्ट सामग्री	:रु. 50/- प्रति एम टी

3.9. इस प्रस्ताव से रु. 157.68 करोड़ प्रति वर्ष के अतिरिक्त राजस्व का उत्पादन करना प्रत्याशित है।

क्रियाकलाप के अनुसार राजस्व उत्पादन नीचे दर्शाया गया है :

		रु.करोड़ों में
क्रमांक.	क्रियाकलाप	अतिरिक्त आय
1	नौभार प्रहस्तन तथा भंडारण	68.54
2	भांडागार	7.41
3	पोर्ट देय	19.69
4	घाट भाड़ा	25.52
5	पोतचालन प्रभार	28.00
6	शुष्क गोदीकरण	4.14
7	रेलवे क्रियाकलाप	4.38
	कुल	157.68

3.10. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने बताया है कि उसके बोर्ड ने दिनांक 11 दिसम्बर 2009 को आयोजित बैठक में यह प्रस्ताव अनुमोदित किया है।

4. निर्धारित परामर्शक प्रक्रिया के अनुसरण में कंडला पोर्ट ट्रस्ट का यह प्रस्ताव संबंधित उपयोक्ता संगठनों को टिप्पणियाँ देने के लिए प्रेषित किया गया था। उनकी टिप्पणियाँ, जब कभी प्राप्त हुई, कंडला पोर्ट ट्रस्ट को अभ्युक्तियों देने के प्रेषित की गई थी। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने उपयोक्ता संगठनों की टिप्पणियों के उत्तर दिए हैं।

5. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच करने से यह पता चला कि पोर्ट से कुछ अतिरिक्त जानकारी/स्पष्टीकरण अपेक्षित है। इस संबंध में दिनांक 26 फरवरी 2010, के पत्र द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट को लिखा गया था। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 29 जून 2010 के अपने पत्र द्वारा अपना उत्तर प्रस्तुत किया है। उठाए गए प्रश्न तथा पोर्ट से प्राप्त उत्तर पास-पास रखे हैं:

क्रमांक	टैम्प द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत उत्तर																
क	सामान्य																	
1	1 मई 2007 में दरों के मान के गत सामान्य परिशोधन के समय टैरिफ की समीक्षा वर्ष 2007-08 से 2009 ३० 10 के प्रक्षेपणों पर आधारित थी । कंडला पोर्ट ट्रस्ट के कंडला तथा वाडीनार दोनो प्रभागों में संप्रति प्रचलित दरों को निर्धारित करते समय विश्वस्त प्रक्षेपणों के संदर्भ में पोर्ट के संपूर्ण, वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के परिवर्तन, ऐसे परिवर्तन के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए कृपया उनका विश्लेषण प्रस्तुत करें ।	वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10, के लिए प्रक्षेपणों के संदर्भ में वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के परिवर्तन, ऐसे परिवर्तनों के कारण विधिवत् स्पष्ट करते हुए एक विश्लेषण दर्शाता हुआ विवरण प्रस्तुत किया गया है । ( हालांकि के कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने ऐसा बताया है परंतु 2009 ३० 10 के लिए विवरण नहीं प्राप्त हुए है )																
2	पोर्ट का प्रस्ताव टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 5.9 तथा 6.8 के अनुसार विविध परिचालनों/सेवाओं के लिए अनुरक्षित किए जाने वाले उत्पादकता स्तरों के बारे में कुछ भी निर्दिष्ट नहीं करता है ।	<p>विविध परियोजनाएँ यथा घाटों का सुदृढीकरण ,भूमि का विकास, गोदामों, क्रेनों,सरणि में निकर्षण आदि के संकुलन केप्रतिसंतुलित हेतु लिया गया है ।</p> <p>पोर्ट द्वारा विविध उपाय किए गए है जैसेकि प्राईवेट लोगों द्वारा उनके खुद के नौभार हेतु तुला सेतु ,थैलाबंद संयंत्र , नौभार प्रहस्तन उपस्कर , भंडारण स्थलों का अधिकतम उपयोग, अवरोधों के बिना नौभार का सरल संचालन, घाट पर लगाने व भंडारण संबंधी नीतियों का निर्माण, रात्रि नौसंचलन आदि ।</p> <p>प्रत्येक विकसित परिसंपत्ति अथवा किए गए प्रत्येक उपाय द्वारा हासिल की गई परिचालन कुशलता को निर्धारित करना कठिन होगा ।</p> <p>तीन वर्षों के दौरान कुशलता पैरामीटरों में सुधार नीचे दिए गए विवरण से आंका जा सकता है:-</p> <table><tr><th></th><th>2007-08</th><th>2008-09</th><th>2009-10</th></tr><tr><td>औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन ( टनों में )</td><td>11079</td><td>12998</td><td>13372</td></tr><tr><td>जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)</td><td>1.36</td><td>1.17</td><td>0.95</td></tr><tr><td>जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)</td><td>3.37</td><td>3.15</td><td>2.89</td></tr></table>		2007-08	2008-09	2009-10	औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन ( टनों में )	11079	12998	13372	जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)	1.36	1.17	0.95	जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)	3.37	3.15	2.89
	2007-08	2008-09	2009-10															
औसत जहाज घाट दिवस उत्पादन ( टनों में )	11079	12998	13372															
जलयानों के औसत घाट पर लगाने से पूर्व के अवरोध (दिनों में)	1.36	1.17	0.95															
जहाजों का औसत विराम काल (दिनों में)	3.37	3.15	2.89															
3	पोर्ट को ,यदि वे ऐसा चाहें ,तो निम्नतम दरों को प्रभारित करने और /अथवा उच्चतम कटौती /छूट देने की अनुमति दी गई है । कृपया, मदवार यातायात में कमी के ब्यौरे और उच्चतम कटौती / छूट, यदि कोई अनुमत किया हो तो तथा ऐसे उपायों से यातायात वृद्धि पर हुआ असर निर्दिष्ट करें ।	वर्ष 2007-08 से किसी भी पक्षकार को कोई निम्नतम दर और/अथवा उच्चतम कटौती/छूट नहीं दी गई है ।																
4	अतिरिक्त जन- शक्ति यदि कोई हो तो , पर एक संक्षिप्त टिप्पणी प्रस्तुत करें और टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.6.1 को ध्यान में रखते हुए ऐसी जनशक्ति पर व्यय का विनियोजन स्पष्ट करें ।	यहाँ कोई अतिरिक्त जनशक्ति नहीं है ।																

5	टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.6.2 के अनुसार विभिन्न परिचालनों का समय तथा गतिशक्ति संबंधी अध्ययन करना और विधि की यथोचित प्रक्रिया के बाद तदनुसार नियमित रूप से कार्मिक मापदंड / आंकड़े को समायोजित करना आवश्यक है। इस संबंध में की गई कार्रवाई कृपया सूचित की जाए।	राष्ट्रिय ट्रिब्यूनल द्वारा उनके दिनांक 30.6.2009 के आदेश में नौभार के विभिन्न प्रकारों के लिए कार्मिक मापदंड दिए गए हैं। किन्तु, वे कृयान्वयन के लिए यूनियनों के साथ विचार विमर्श के अधीन हैं। आंकड़ों में परिशोधन के लिए यूनियनों के साथ विचार विमर्श किया जा रहा है। कंडला पोर्ट पर विभिन्न परिचालनों का समय तथा गतिशक्ति संबंधी अध्ययन नहीं किया गया है।
6	कृपया संसूचित करें कि क्या परिशोधन प्रस्ताव के बारे में व्यापार को विश्वास में रखा गया है।	पोर्ट उपयोक्ताओं के साथ कोई विस्तृत रूप से परामर्श नहीं किया गया क्योंकि टैम्प उपयोक्ताओं के साथ संयुक्त सुनवाई आयोजित करता है।
ख	क्षमता	
	पोर्ट द्वारा वर्ष 2007 - 08 से 2012-13 की अवधि के लिए प्रहस्तन क्षमता प्रस्तुत की गई है। कंडला पोर्ट टस्ट को यह संपुष्टि करने का अनुरोध किया जाता है कि विवरणों में दर्शाई गई वर्ष वार क्षमता मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता है।	यह संपुष्टि की जाती है कि वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए दर्शाई गई क्षमता मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता है।  2009-10 वर्षों के लिए 67.10 एम एम टी पी ए के रूप में क्षमता प्रेक्षित की गई थी। किन्तु 2009-10 वर्षों के लिए मंत्रालय द्वारा स्वीकृत पोर्ट की क्षमता 78.04 एम एम टी पी ए है। 2010-11 से 2012-13 वर्षों की क्षमता, प्रेक्षित क्षमता है।
ग	यातायात	
1	पोर्ट के प्रस्ताव के साथ संलग्न प्रपत्र 2-क यातायात प्रक्षेपणों से संबंधित है। यह स्पष्ट नहीं है कि फार्म में दिए गए व्यौरों का संबंध कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग अथवा पूर्ण रूप से पोर्ट से है।	यह विवरण कंडला प्रभाग से संबंधित है।
2	कंडला प्रभाग का वर्ष 2009-10 का यातायात 32.32 मिलियन टन माना गया। चूंकि, वर्ष अभी तक पूरा नहीं हुआ है, यह माना गया कि यह एक प्राक्कलित यातायात है। पोर्ट के परिशोधित बजट प्राक्कलन के अनुसार कंडला प्रभाग 34.40 एमटी (23.49 एमटी आयात, 10.66 एमटी निर्यात तथा 0.25 एमटी यानांतरण नौभार)। संभालेगा। कृपया आज की तारीख तक वास्तविक यातायात प्रस्तुत किया जाए और उसी के आधार पर अगले तीन वर्षों का प्राक्कलन उचित रूप से परिशोधित किया जाए।	वर्ष 2009-10 के दौरान कंडला में संभाला गया वास्तविक यातायात दर्शानेवाला विवरण प्रस्तुत किया गया है। वर्ष 2009-10 के दौरान कंडला प्रभाग में 35.3 एमएमटी नौभार संभाला गया है।  परिशोधित बजट प्राक्कलन यातायात के आधार पर वर्ष 2009-10 की आय मानी गई है और परिशोधित बजट प्राक्कलन यातायात के आँकड़ों तथा संभाले गए वास्तविक यातायात के बीच केवल छोटा-सा अंतर है। अतः अगले तीन वर्षों के लिए प्राक्कलन को परिशोधित करने की आवश्यकता नहीं है।
3	वर्ष 2010-11 का यातायात 31.60 एमटी, प्राक्कलित किया गया है। गत वर्ष के वर्तमान प्राक्कलित संपूर्ण निष्पादन पर 2.23% कमी आई है। यातायात में कमी का मुख्य कारण अन्य पोर्ट के विशिष्ट नौभार (विदेशी) के न्यून प्राक्कलन होना है। कृपया इस प्रवर्ग के नौभार का न्यून निष्पादन के प्राक्कलित करने के कारण विश्लेषित किए जाएं।	वर्ष 2009-10, के दौरान अन्य तरल नौभार का अभूतपूर्व आयात हुआ जिसमें सभी प्रकार के रसायन समाविष्ट हैं और उसके कारण अपरिष्कृत तेल संबंधी आयात शुल्क में कमी होना है जिसकी वजह से भारी आयात हुआ। वर्ष 2010-11 के निष्पादन प्राक्कलन को संतुलित आधार पर पूरा किया गया।
4	वर्ष 2010-11 के प्राक्कलित निष्पादन पर वर्ष 2011-12 तथा 2012 -13 का प्रक्षेपण 4.43 % की वृद्धि के साथ 33.00 एमटी प्रतिवर्ष रहा। कृपया, स्पष्ट करें कि किस आधार पर इन सभी समीक्षाधीन वर्षों संबंधी यातायात प्रक्षेपण किए गए।	वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 संबंधी यातायात प्रक्षेपण क्रमशः 31.60 एमटी, 33.00 एमटी तथा 33.00 एमटी में कंडला के शुष्क, कंटेनर तथा तरल नौभार समाविष्ट हैं। वर्ष 2009-10 संबंधी शुष्क नौभार यातायात 21.00 एमटी पर प्रक्षेपित किया गया। चूंकि वर्ष 2010-11, के दौरान कोई क्षमता वृद्धि नहीं हुई है शुष्क नौभार यातायात में कोई पर्याप्त वृद्धि नहीं हुई है अतः वर्ष 2010-11 के लिए सामान्य निष्पादन आँकड़े पर आधारित 21.50 एमटी प्राक्कलित किया गया। दो शुष्क नौभार घाटों के प्रत्याशित प्रारंभ के कारण वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान 23.00

		एमटी निष्पादन प्रक्षेपित किया गया। वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 1.11 एमटी. के प्रक्षेपण की तुलना में वर्ष 2010-11 के दौरान अन्य तरल प्रवर्ग में 1 एमटी की कमी प्रत्याशित थी। अतः शुष्क नौभार में इसकी सी वृद्धि और तरल नौभार में कमी के परिणामस्वरूप यातायात निष्पादन के वर्ष 2010-11 तथा वर्ष 2012-13 के दौरान 31.60 एमटी के 33.00 एमटी रहा है।
5	वाडीनार में संभाला गया यातायात टैरिफ प्रस्ताव में कहीं भी नहीं दर्शाया गया है। तत्संबंधी करण स्पष्ट नहीं है। पोर्ट के परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009 - 10 तथा बजट प्राक्कलन 2010-11 के अनुसार, वाडीनार में वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के दौरान 41.60 एमटी तथा 42.90 एमटी नौभार संभालने की संभावना है। पोर्ट से अनुरोध है कि वह वर्ष 2007-08 कंडला तथा वाडीनार दोनों ही जगहों पर संभाला गया मंदवार यातायात दर्शाने वाले विवरण और बजट प्राक्कलन तथा मंत्रालय द्वारा नियत लक्ष्य के मद्देनजर वर्ष 2009-10 तथा 2012-13 के चार वर्षों के लिए प्रक्षेपण प्रस्तुत करें। ऐसा करते समय यह भी अनुरोध किया गया कि वह आधार स्पष्ट करें जिस पर आगामी वर्षों के लिए यातायात प्रक्षेपण किए गए हैं।	वर्ष 2007-08 में कंडला तथा वाडीनार दोनों ही जगहों पर संभाला गया मंदवार यातायात और बजट प्राक्कलन तथा मंत्रालय द्वारा नियत लक्ष्य के मद्देनजर वर्ष 2009-10 तथा 2012-13 संबंधी प्रक्षेपण प्रस्तुत किए गए हैं। वाडीनार में 2012-13 कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने वर्ष 2010 -11, 2011-12 और 2012- 13 के दौरान क्रमशः 47.60 एमटी, 50.70 एमटी तथा 50.70 एमटी संभालना प्रक्षेपित किया है। कंडला तथा वाडीनार के लिए कोई पृथक लक्ष्य आँकड़े नहीं रखे गए हैं और वाडीनार में कूड तथा पीओएल आँकड़ों का पीओएल शीर्ष के अधीन समाविष्ट किया गया है जिसमें वाडीनार तथा कंडला के यातायात समाविष्ट हैं।
6	टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.5.1 में जैसा नियत किया गया है यातायात प्रक्षेपण को 5 वर्ष/वार्षिक योजना और चालू/प्रत्याशित वृद्धि के अनुरूप होना चाहिए। यदि कोई अंतर है तो तत्संबंधी करण स्पष्ट किए जाने चाहिए।	विभिन्न आगामी परियोजनाओं के कारण, पोर्ट की क्षमता और निष्पादन साल-दर साल बढ़ रही है। हालांकि क्षमता में यह वृद्धि पोर्ट के प्रत्याशित विकास से पूरी तरह अनुरूप नहीं हो सकती है परन्तु पोर्ट का यातायात प्रक्षेपण, विद्यमान क्षमता, नौभार निस्सारण, घाट अधिभोग स्तर, पोर्ट में आनेवाले जलयानों का पार्सल आकार अर्जित अतिरिक्त सुविधाएँ/अवसंरचना, विद्यमान सुविधाएँ/अवसंरचना और अन्य कई घटकों के विकास पर आधारित है। किन्तु, पोर्ट के उत्पादनों के आधार पर नौपरिवहन मंत्रालय अंततः प्रतिवर्ष पोर्ट के लिए यातायात प्रक्षेपण तथा क्षमता निश्चित करता है और मंत्रालय द्वारा पंचवर्षीय प्रक्षेपणों के मद्देनजर इसकी समीक्षा की जाती है। यद्यपि कंडला पोर्ट ट्रस्ट आगामी वित्त वर्ष के लिए यातायात उत्पादन वार्षिक रूप से प्रक्षेपित करता है तथापि मंत्रालय द्वारा उसकी समीक्षा की जाती है तथा अंतिम रूप से निश्चित किया जाता है। पोर्ट का यातायात निष्पादन तथा नौभार मिश्रण भी आयात/निर्यात सीमाशुल्क विशेष योजना आदि से संबंधित सरकारी नीतियों तथा विनिर्णयों के अनुसार परिवर्तन होते रहते हैं।
7	प्रपत्र 2-क में कंटेनर यातायात टीईयू के शब्दों में प्रस्तुत किया गया है। नौभार की महत्वपूर्ण मर्दों में / अन्य पोर्ट के विशेष नौभारों में कंटेनर यातायात का कुल टनभार समाविष्ट है या नहीं यह स्पष्ट नहीं है।	प्रपत्र 2-क में कंटेनर यातायात टीईयू के शब्दों में प्रस्तुत किया गया है। यह स्पष्ट किया जाता है कि अन्य पोर्ट के विशेष नौभार प्रवर्ग के अधीन कंटेनर यातायात का कुल टनभार समाविष्ट किया गया है।
8	वर्ष 2007-08 तथा 2008- 09 में कंटेनर यातायात क्रमशः 1,65,724 टीईयू तथा 1,37,619 टीईयू रहा है। वर्ष 2009-10 हेतु कंटेनर यातायात 90,000 टीईयू प्राक्कलित है। गत वर्षों की तुलना में यातायात में 35% की कमी के कारण स्पष्ट किए जाएं। आगामी तीन वर्षों से संबंधित संपूर्ण निष्पादन क्रमशः 1,20,000 टीईयू, 1,50,000 टीईयू तथा 1,50,000 टीईयू प्रक्षेपित किए गए हैं। वर्ष 2009-10 से 2012-13 के कंटेनर यातायात के प्राक्कलन का आधार विस्तार दिए जाएं।	वर्ष 2009-10 के दौरान कंटेनर यातायात में कमी मुख्यतः भारतीय अर्थ व्यवस्था में सामान्य कमी को आरोप्य किया जा सकता है। वर्ष 2010-11 का संपूर्ण निष्पादन 1.20 लाख तक प्राक्कलित है। और आगे वर्ष 2011-12 के दौरान 1.50 लाख टीईयू अपेक्षित है और वर्ष 2012-13 के दौरान 1.80 लाख टीईयू तक पहुंचने की आशा है। कंडला पोर्ट तथा एबीजी के मध्य अनुज्ञप्ति करार में प्रति वर्ष 0.25 लाख टीईयू की वृद्धि परिकल्पित है। टर्मिनल की वर्तमान क्षमता 6.00 लाख टीईयू है। किन्तु, कम से कम वर्ष 2010-11 के दूसरे अर्ध भाग में कंटेनर ट्रेड व्यापार में प्रत्याशित विकास को देखते हुए में प्रत्याशित विकास को देखते हुए वर्ष 2010-11 में 1.20 यातायात का और आगामी दो वर्षों के लिए कम से कम 30000 टीईयू का

क्र.	फॉर्मेट	पूर्वानुमान था।
1	वर्ष 2012-13 का विवरण पोर्ट द्वारा वर्ष 2007-08 से केवल कंडला प्रभाग से संबंधित लागत प्रस्तुत किए गए हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 के लिए विभिन्न क्रियाकलापों, और उप क्रियाकलापों, वार्षिक लेखे / परिशोधित बजट प्रावकलन से ऑकड़ों का विवरण समशीर्षक के कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के संबंध में पृथक लागत विवरण तथा पोर्ट के संबंध में संपूर्ण रूप से प्रस्तुत किए जाएं। इसी प्रकार वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के विवरण भी प्रस्तुत किए जाएं और जिस आधार पर ऐसे विवरण तैयार किए गए हैं उनके विस्तृत ब्यौरे भी प्रस्तुत किए जाएं।	कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के विभिन्न क्रियाकलापों तथा उप क्रियाकलापों के संबंध में कंडला प्रभाग, वाडीनार प्रभाग के लिए पृथक लागत विवरण पोर्ट के लिए संपूर्ण रूप से प्रस्तुत है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 संबंधी वार्षिक लेखे/परिशोधित बजट प्रावकलन से ऑकड़ों का परिशोधन दर्शानेवाला विवरण भी प्रस्तुत है।
2	कंडला में तरल नीभार प्रहस्तन क्रियाकलाप हेतु पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किए जाएं।	दिनांक 18 दिसंबर, 2009 हमारे पत्र द्वारा तरल नीभार प्रहस्तन क्रियाकलाप संबंधी पृथक लागत विवरण प्रस्तुत किया गया।
3	जिस आधार पर कंडला और वाडीनार प्रभागों के लागत विवरण के वे ब्यौरे द्विभाजित किए गए हैं, उन्हें प्रस्तुत करें।	चूंकि कंडला तथा वाडीनार प्रभाग के लिए पृथक लेखा अनुरक्षित हैं और कंडला तथा वाडीनार प्रभागों का पृथक कोडीकरण प्रचालित किया जा रहा है अतः ऑकड़ें कंडला तथा वाडीनार प्रभागों के लिए वास्तव में निर्धारित राशि पर आधारित हैं।
4	पोर्ट का वर्ष 2009-10 का वास्तविक लेखा और परिशोधित बजट प्रावकलन ही केवल उसके प्रस्ताव के साथ प्रीपैरिड है। वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के संबंध में वार्षिक लेखा तथा बजट प्रावकलन प्रस्तुत किए जाएं।	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 का वार्षिक लेखा प्रस्तुत है।
5	अंतिम सामान्य परिशोधन के समय वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए प्रावकलित आय, व्यय तथा नियोजित पूंजी में अंतर दर्शानेवाला विवरण प्रस्तुत किए जाएं। इन तीन वर्षों के वास्तविक ऑकड़ों की तुलना में उस विवरण में कंडला तथा वाडीनार प्रभागों के ब्यौरे निहित हैं। साथ ही अपेक्षित विश्लेषण करने के बाद यदि कोई अंतर है तो उसके कारण स्पष्ट किए जाएं।	वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए प्रावकलित आय-व्यय तथा नियोजित पूंजी में अंतर का विवरण प्रस्तुत करें।
6	अनुमत व्यय तथा अनुज्ञेय विवरणों हेतु लेखाकरण के पश्चात् अधिशेष/घाटा का परिमाणित करने के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के संबंध में निर्धारित प्रपत्र में एक लागत विवरण (योनो ही प्रभागों से संबंधित) भी तैयार किया जाए। ये विवरण लागत फॉर्मेट के प्रपत्र-7 में प्रस्तुत किए जाएं।	दिनांक 18 दिसंबर, 2009 के हमारे पत्र द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए कंडला प्रभाग से संबंधित प्रपत्र-7 के निर्धारित फॉर्मेट में लागत विवरण तैयार किया गया है। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के वाडीनार प्रभाग के लिए लागत विवरण निर्धारित फॉर्मेट में प्रस्तुत है। वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखे को अंतिम रूप देने के बाद ही वर्ष 2009-10 के लिए फॉर्मेट में तैयार किए जा सकते हैं।
7	वर्ष 2009-10 तथा अनुवर्ती तीन वर्षों के लिए टैरिफ प्रस्ताव की पण्य-वार वार्षिक वित्तीय विकासा प्रस्तुत की जाए।	वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान उत्पादित की जानेवाली प्रत्याशित अतिरिक्त आय निम्नवत् है :-  2010-11            रु. 171.50 करोड़ 2011-12            रु. 156.54 करोड़ 2011-13            रु. 152.65 करोड़
8	मंत्रालय के साथ किए गए वर्तमान एम.ओ.यू. की एक प्रति अग्रेषित की जाए।	वर्ष 2010-11 के लिए मंत्रालय के साथ किए गए एमओयू की एक प्रति प्रस्तुत की गई है।
इ.	आद्य	

1	प्राक्कलन आय का विस्तृत परिकलन विशिष्ट टैरिफ मध्ये का ध्यान रखते हुए विधिवत प्रस्तुत किया जाए।	प्राक्कलन आय के विस्तृत परिकलन पर जानकारी प्रस्तुत की गई है।												
2	कृपया गत तीन वर्षों के लिए नीभार तथा कंटेनरों के ठहराव काल का विश्लेषण प्रस्तुत करें। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए विलंब शुल्क तथा भंडारण आय प्राक्कलित करने के लिए ध्यान में रखा गया ऐसा ठहरावकाल भी विनिर्दिष्ट करें।	<p>वर्ष 2007-08 के लिए औसत ठहराव काल नीचे विनिर्दिष्ट किए अनुसार हैं :-</p> <p style="text-align: right;">दिनों में</p> <table border="1"> <tr> <th></th><th>आयात</th><th>निर्यात</th></tr> <tr> <td>कंटेनर</td><td>5.00</td><td>6.00</td></tr> <tr> <td>शुल्क बल्क</td><td>13.1</td><td>13.8</td></tr> <tr> <td>ब्रेक - बल्क</td><td>13.0</td><td>11.3</td></tr> </table> <p>वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए शुल्क बल्क तथा ब्रेक बल्क हेतु औसत ठहरावकाल के संबंध में यह बताया जाता है कि चूंकि कंडला में नीभार के मिश्रण और उसकी संवृद्धि प्रवृत्ति तथा उसका ठहरावकाल लगभग स्थिर रहता है अतः 2007-08 के लिए किया गया विश्लेषण 2012-13 तक के अनुवर्ती वर्षों के लिए भी वैध माना जा सकता है।</p> <p>विलंब शुल्क तथा भंडारण आय के परिकलनों को पोर्ट पर बल्क तथा ब्रेक बल्क नीभारों के भंडारण से संबंधित कुछ व्यावहारिक संप्रेक्षणों पर आधारित माना गया है। ऐसे नीभारों के लिए औसत ठहरावकाल को उनके विलंब शुल्क तथा भंडारण आय को परिकलित करने के लिए नहीं माना गया है।</p>		आयात	निर्यात	कंटेनर	5.00	6.00	शुल्क बल्क	13.1	13.8	ब्रेक - बल्क	13.0	11.3
	आयात	निर्यात												
कंटेनर	5.00	6.00												
शुल्क बल्क	13.1	13.8												
ब्रेक - बल्क	13.0	11.3												
3	डॉलर मूल्यांकित आय के परिकलन के लिए पोर्ट द्वारा 1 यूएस डॉलर का विदेशी विनिमय=रु.48 माना गया है। आय के प्राक्कलन का टैरिफ मार्गदर्शिकाएँ के खण्ड 2.5.1 में प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में अद्यतन किया जाए। यदि विदेशी विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के कारण अतिरिक्त आय, यदि कोई हो तो, उसका भी प्राक्कलन आय विवरण में किया जाएगा और उसे आय विवरण में शामिल किया जाएगा।	प्रस्तावित तैयार कर रहे समय पर यूएस डॉलर की विनिमय दर रु. 48.00 थी। उसका डॉलर मूल्यांकित आय के लिए विचार किया गया।												
4	फार्म 9 में कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कहा है कि वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान रॉयल्टी / राजस्व शेयर के रूप में रु.1819 लाख, रु. 2121 लाख और रु.1591 लाख प्राप्त हुए। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रतिवर्ष रॉयल्टी के रूप में रु.1709 लाख प्राप्त किए जाने का भी पोर्ट का अनुमान है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रदत्त बीओटी संविदाओं से प्राप्त आय का प्रतिपादन स्पष्ट नहीं है। इस प्रकार प्राप्त वसूली योग्य आय का विभिन्न शीर्षों के अधीन (यथारॉयल्टी / राजस्व शेयर पट्टा किराया, अद्यतन आदि) अलग विवरण प्रस्तुत किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि इस खाते में प्राप्त आय को किस शीर्ष के अधीन लागत विवरण में शामिल किया गया है इसे स्पष्ट करें। इस संबंध में कृपया टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.8.3. का संदर्भ ग्रहण करें।	फार्म -9 में दर्शाई गई आय केवल रॉयल्टी/राजस्व शेयर की है और उसे लागत विवरण में शामिल नहीं किया गया है। आगे, पट्टा किराया आय संबंधित आय कोड के अधीन जमा की जा रही है।												
5	चूंकि कंटेनर यातायात को यातायात प्रक्षेपण के अधीन शामिल किया गया है इसलिए फार्म-2-ख में इससे कोई आय प्राक्कलित नहीं की है। यह माना जा रहा है कि कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए बीओटी छूट प्रदान के कारण	हैं, कंटेनर टर्मिनल के प्रचालन के लिए बीओटी छूट दिए जाने के कारण शून्य आय मानी जा रही है।												

	शून्य आय गिनी जाए।											
6	<p>वर्ष 2009-10 के लिए नौभार पर विलंब/भंडारण प्रभार/अनुसूचित शुल्क/भूमि किराये जिसमें लौह अयस्क, कोयला पीओएल और उर्वरक को छोड़कर 21.12 करोड़ प्राक्कलित किए गए। वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 21.22 प्रक्षिप्त की गई है। वर्ष 2011-12 और वर्ष 2012-13 दोनों के लिए रु.16.47 करोड़ वार्षिक आय प्राक्कलित की गई है। कृपया आगे वाले दो वर्षों के लिए विलंब आय 23% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>विलंब भंडारण प्रभार और अनुसूचित शुल्क के पण्यवार ब्यौरे अलग से नहीं रखे गए हैं। यातायात के आधार पर उन्हें संबंधित पण्यों में वर्गीकृत किया गया है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया गया है और तदनुसार इन वर्षों के लिए परिशोधित आय का आकलन किया गया है। विलंब/भंडारण प्रभार/अनुसूचित शुल्क से कुल आय का वार्षिक प्राक्कलन निम्नवत् है :-</p> <table><thead><tr><th>वर्ष</th><th>आय (रु. लाखों में)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2009- 10</td><td>2537.11</td></tr><tr><td>2010 - 11</td><td>2559.58</td></tr><tr><td>2011 - 12</td><td>2614.86</td></tr><tr><td>2012 - 13</td><td>2683.41</td></tr></tbody></table>	वर्ष	आय (रु. लाखों में)	2009- 10	2537.11	2010 - 11	2559.58	2011 - 12	2614.86	2012 - 13	2683.41
वर्ष	आय (रु. लाखों में)											
2009- 10	2537.11											
2010 - 11	2559.58											
2011 - 12	2614.86											
2012 - 13	2683.41											
7	<p>वर्ष 2009-10 के लिए भांडागार संबंधी आय रु.28.53 करोड़ प्राक्कलित की गई है। वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 32.13 करोड़ प्रक्षिप्त की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों के लिए यह आय रु. 27.71 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई है। कृपया दो वर्षों के लिए भांडागार संबंधी आय 14% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है, अतः इन दोनों वर्षों के लिए अन्य नौभार से भरणघट आय क्रमशः 37.16 करोड़ और रु.37.89 करोड़ प्राक्कलित की गई।</p>										
8	<p>वर्ष 2009-10 के लिए माल गोदाम आय रु. 3.10 करोड़ प्राक्कलित की गई। वर्ष 2010-11 के लिए यह आय 3.16 करोड़ प्रक्षिप्त की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों वर्षों के लिए यह आय 2.27 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई। अगले दो वर्षों के लिए माल गोदाम आय 28% कम प्राक्कलित किए जाने के कारण कृपया स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है। अतः इन दोनों वर्षों के लिए भांडागार संबंधी आय क्रमशः रु.3.29 और 3.43 करोड़ प्राक्कलित की गई है।</p>										
9	<p>वर्ष 2009-10 के लिए विदेशगामी जलयानों से घाट किराये से आय रु.32.67 करोड़ प्राक्कलित की गई। वर्ष 2010-11 और वर्ष 2012-13 दोनों के लिए यह आय 23.01 करोड़ प्रति वर्ष प्राक्कलित की गई। घाट किराये से आय 34 % कम प्राक्कलित किए जाने के कारण स्पष्ट किए जाएं।</p>	<p>चूंकि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण परिशोधित किया जा चुका है। तदनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए जलयान संबंधी प्रभार भी परिशोधित किए गए हैं। वर्ष 2009-10 के लिए विदेशगामी जलयानों से घाट किराये से आय रु.32.67 करोड़ प्राक्कलित की गई। वर्ष 2010-11 के लिए यह आय रु. 33.94 करोड़ प्रक्षिप्त की गई और अब वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यह आय रु.32.47 करोड़ और रु. 33.31 करोड़ प्राक्कलित की गई है।</p> <p>आगे, बजट प्राक्कलन के समय (अर्थात् परिशोधित प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11) के लिए विनिमय दर 1 रु. = रु. 48/- पर विचार किया गया। तथापि, अब वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए आय का प्राक्कलन वर्तमान विनिमय दर 1 रु. = रु. 46.13/- पर विचार किया गया है। अतः विनिमय दर में गिरावट के कारण विदेशगामी जलयानों से घाट किराया आय में वर्ष 2010-11 की तुलना में वर्ष 2011-12 और 2012-13 में कमी हुई है।</p> <p>चूंकि 2011-12 और 2012-13 के लिए यातायात प्रक्षेपण, जो कि परिशोधित यातायात प्रक्षेपण पर आधारित है, परिशोधित किया जा</p>										

		<p>चुका है, विनिर्धारित प्रोफार्म के अनुसार लागत विवरण भी परिशोधित किए जा चुके हैं। तदनुसार परिशोधित फार्म 2-क, फार्म 2-ख, फार्म 3-क, फार्म 5-क (i) (ii) (iii) (iv) फार्म 5-ख, (i) (ii) (iii) (iv) फार्म 5-ग, फार्म 5-घ, फार्म 3-क (कंडला + वाडीनार) इसके साथ संलग्न हैं।</p> <p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक भरणघाट आय का परिकलन किया जा चुका है।</p> <p>जलयान संबंधित आय जैसे घाट किराया, पोर्ट देयताएँ और पोतचालन का वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिकलन किया जा चुका है।</p>								
10	<p>वर्ष 2010 -11 के लिए शुष्क गोदीकरण आय रु. 90 लाख प्राक्कलित की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 दोनों के लिए यह आय प्रतिवर्ष 108 लाख प्राक्कलित की गई है। दोनों वर्षों में आय में हुई 20 % की बढ़ोतरी के कारण सूचित किए जाएं।</p>	<p>लेखाकरण वर्ष 2009-10 और 2010-11 में शुष्क गोदी में विशेष मरम्मत जैसे खोखली पार्श्व भित्ति का इस्पाती नवीकरण और रेत - विस्फोटन तथा खोखली पार्श्व भित्ति पर रंगारंग की जा रही है। इस वर्ष विशेष मरम्मत में उपरी-डॉक पट्टिकाओं में इस्पादी नवीकरण और पाइप लाइन/उपरी ढाँचों का नवीकरण अपेक्षित है। अतः वर्ष 2010-11 के लिए राजस्व अर्जन में कमी आई है।</p>								
11	<p>फार्म 3-क में प्रस्तावित टैरिफ के अधीन पोर्ट ने रु. 410.25 लाख, रु. 430.77 लाख और रु. 452.30 लाख रेल आय प्राक्कलित की है। पोर्ट ने आवरण पत्र में यह कहा है कि वह रेल द्वारा संचालित नौभार के लिए प्रति टन 5 रु. मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लिए वसूले जाने का प्रस्ताव कर रहा है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट को यह मालूम होना चाहिए कि यह प्राधिकरण पोर्ट ट्रस्टों के द्वारा रेलवे के लिए किए गए क्रियाकलापों के प्रभार नियत नहीं कर सकता और इसलिए दरें रेलवे बोर्ड द्वारा ही नियत की जा सकती हैं। किन्तु, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध है कि रेल द्वारा वहन किए गए नौभार के लिए प्रस्तावित प्रभार लिए जाने के लिए व्यवसायी को जो अतिरिक्त सुविधाएँ दे रहा है उसकी व्याख्या करें। पोर्ट से यह भी अनुरोध किया जाता है कि वह विधिक रूप से यह जाँच करें कि वह यदि रेल द्वारा नौभार वहन किए जाने के लिए कोई ऐसी अतिरिक्त सेवा दे रहा है, जो इस प्रकृति की है जहाँ प्राधिकरण को दरें संस्वीकृत करने का प्राधिकार है।</p>	<p>पोर्ट ने रेल तंत्र-जाल और पोर्ट क्षेत्र से संयोजन में बड़ी राशि निवेश की है। पोर्ट क्षेत्र के अंदर रेल तंत्र-जाल संयोजन के लिए सभी निवेश कंडला पोर्ट द्वारा किया गया है न कि रेलवे द्वारा।</p> <p>पूँजीगत लागत के अतिरिक्त पोर्ट क्षेत्र में रेल तंत्र-जाल की मरम्मत और अनुरक्षण के लिए भी पोर्ट ही खर्च कर रहा है। निम्नलिखित आँकड़े पिछले तीन वर्षों के दौरान पोर्ट क्षेत्र में रेलवे पटरियों के अनुरक्षण पर हुआ व्यय दर्शाता है :-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>रु. लाखों में</th></tr><tr><td>2007-08</td><td>91.28</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>28.42</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>218.35</td></tr></table> <p>चूंकि कंडला पोर्ट के क्षेत्र में विस्तृत रेल तंत्र-जाल है इसलिए उस पर अनुरक्षण खर्च भी यथेष्ट रूप से बढ़ने का अनुमान है। इसी लिए रेल द्वारा नौभार निकासी कम है। यद्यपि हाल ही रेल द्वारा निकासी में विशेष नौभार जैसे उर्वरक में यथेष्ट वृद्धि हुई है जिससे की पोर्ट क्षेत्र के अंदर के रेल पटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण पर अतिरिक्त व्यय हुआ है।</p> <p>उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए पोर्ट ने 5 करोड़ रु. वसूलने का प्रस्ताव रखा है ताकि मरम्मत और अनुरक्षण लागत की पूर्ति हो सके।</p>	वर्ष	रु. लाखों में	2007-08	91.28	2008-09	28.42	2009-10	218.35
वर्ष	रु. लाखों में									
2007-08	91.28									
2008-09	28.42									
2009-10	218.35									
12	<p>वर्ष 2009-10 के लिए सम्पदा आय रु. 22.99 करोड़ तथा वर्ष 2010-11 के लिए 22.96 करोड़ प्राक्कलित की गई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए यह आय रु. 23.42 करोड़ वार्षिक प्राक्कलित की गई है। चूंकि प्रति वर्ष लिए जाने वाले पट्टे किराये में 2% वार्षिक वृद्धि किए जाने का प्रावधान है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह स्पष्ट करें कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दोनों वर्षों के लिए सम्पदा आय निरंतर रु. 23.42 करोड़ के आँकड़ों पर स्थिर रही।</p>	<p>वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 2% की उपबंधित की गई सम्पदा आय रु. 23.42 करोड़ दर्शाई गई क्योंकि कुछ पट्टेधारकों की पट्टा अवधि समाप्त हो रही है और उनसे पट्टा किराया वसूल किए जाने की संभावना कम है।</p>								

13	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन "अन्य विविध आय" में शामिल सदकों के अंकड़े प्रस्तुत किए जायें। विवरण...	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन "अन्य विविध आय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।
घ	व्यय	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त एवं विविध आय के अधीन "अन्य विविध आय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।
1	वर्ष 2008-09 के लिए कंडला प्रभाग का नौभार प्रहस्तन व्यय रु.3893.80 लाख था। वर्ष 2009-10 के लिए व्यय प्राक्कलित रु.4266.65 लाख था अतः इसमें 9.58 % की वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया जाए और सूचित किए जाए। वर्ष 2010-11 के लिए इस कारणवश रु.4779.88 लाख, 12.02 % की वृद्धि प्राक्कलित की गई। वस्तुतः कंडला प्रभाग में गत वर्ष से अधिक वर्ष 2010-11 में संभाले जानेवाले प्राक्कलित यातायात में 2.23 % (32.32 एमटी से 31.60 एमटी तक) की कमी हुई है। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए साथ ही यह भी जानते हुए कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1. के अनुसार सभी पण्यों से संबंधित थोक मूल्य सूचक जो वर्तमान में 5.80% सूचित किया गया है उसके वर्तमान संचलन के संदर्भ में व्यय प्रक्षेपण में वृद्धि होनी चाहिए, कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा नियत स्तर से अधिक ध्यान में रखी गई मूल्य वृद्धि, खासकर वेतन लागत, ईंधन, भंडार सामग्री और मरम्मत तथा अनुरक्षण के संदर्भ में औचित्य प्रदान करने की आवश्यकता है।	वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए व्यय क्रमशः परिशोधित बजट प्राक्कलन और 2009-10 तथा बजट प्राक्कलन 2010-11 के आंकड़े हैं। वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 संबंधी व्यय क्रमशः 9.58% तथा 12.02% वृद्धि दर्शाता है जो मुख्यतः वेतन परिशोधन तथा ऊर्जा और ईंधन लागत में वृद्धि के कारण है। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार, वर्ष 2011,12 तथा 2012-13 के व्यय प्रक्षेपण में वृद्धि 5.8% मानी गई है।
2	वर्ष 2008-09 में पोर्ट एवं गोदी सुविधाओं के लिए कंडला प्रभाग में रु.12591.51 लाख व्यय हुआ। वर्ष 2009-10 के लिए रु.14676.97 लाख व्यय परिकलित किया गया जिसमें 16.56 % की वृद्धि हुई है तत्संबंधी कारणों को विश्लेषित किया जाए। इसकारण, वर्ष 2010-11 के लिए रु.15405.34 लाख के व्यय का प्राक्कलन किया गया इसमें गत वर्ष की अपेक्षा 12.02 % की वृद्धि हुई है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु.17218.15 लाख और 18216.81 लाख प्रक्षेपण किया गया। उपर्युक्त उप पैरा 1 में उल्लिखित कारणों के लिए कंडला पोर्ट ट्रस्ट के अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक सभी तीन वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।	वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए शामिल किए गए व्यय में क्रमशः बजट प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11 के आंकड़े दिए गए हैं। वर्ष 2009-10 और 2010-11 के व्यय में क्रमशः लगभग 16.56% और 12.02% की वृद्धि मुख्य रूप से वेतन परिशोधन और विद्युत, और निकर्षण में हुई वृद्धि के कारण हुई है। वर्ष 2011-12 के लिए किए गए प्रक्षेपण में भी व्यय में 11.76% की वृद्धि दर्शाई गई है। यह भी निकर्षण लागत में हुई भारी वृद्धि के प्राक्कलन के कारण हुई। वर्ष 2012-13 के लिए व्यय प्रक्षेपण टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार शामिल किया गया।
3	वर्ष 2008-09 के लिए रेल क्रियाकलापों पर व्यय रु. 28.42 लाख है। वर्ष 2009-10 के लिए व्यय रु. 199.19 लाख प्राक्कलित किया गया, इसमें लगभग 600 % वृद्धि हुई है। छह गुणा वृद्धि के कारणों का विश्लेषण किया जाए और उन्हें सूचित किया जाए। वर्ष 2010-11 के लिए इस शीर्ष में रु.51.55 लाख का व्यय प्राक्कलित किया गया। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु. 54.54 लाख और 57.70 लाख प्रक्षेपण किया गया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 तक सभी के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।	वर्ष 2008-09 में रेल क्रियाकलापों पर वास्तविक व्यय रु.28.42 लाख हुआ। परिशोधित बजट प्राक्कलन तथा बजट प्राक्कलन के अनुसार वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए क्रमशः रु.199.19 लाख और रु.51.55 लाख व्यय प्राक्कलित किया गया। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 का व्यय परिकलित किया गया है। वर्ष 2009-10 परिशोधित बजट प्राक्कलन और बजट प्राक्कलन वर्ष 2010-11 के लिए शामिल किए गए व्यय व्योरे निम्नवत् हैं :-

रु. लाखों में

क्र. सं.	वर्ष का नाम	परिशोधित बजट	बजट प्राक्कलन
----------	-------------	--------------	---------------

		प्राक्कलन 2009-10	वर्ष 2010-11
		1 नीमार जेटी क्षेत्र में रेलवे मटरियों की मरम्मत और अनुरक्षण।	40.19 36.55
		2 समुद्री अभारण गोदाम के सामने सदरी स.10 की रेलवे पार्श्विकाओं की विशेष मरम्मत.	157.00 10.00
		3 नीमार जेटी क्षेत्र के अन्दर 7 से 12 की पार्श्विकाओं में रेलवे सदरी की विशेष मरम्मत.	2.00 5.00
4	वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रिया कलापों हेतु रु. 2313.56 लाख व्यय सूचित किया गया। यहाँ वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 में व्यय में 65.57 % की वृद्धि हुई है। वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 1856.73 लाख, रु. 2098.27 लाख, 2219.97 लाख और रु. 2348.73 लाख व्यय के लिए प्रक्षेपण किए गए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीनों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।	वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रियाकलापों हेतु रु. 2313.56 लाख वास्तविक व्यय हुआ। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार वर्ष 2011-12 और 2012-13 के परिशोधित बजट प्राक्कलन के अनुरूप वर्ष 2009-10 और 2010-11 के लिए प्रक्षेपण किया गया।	
5	वर्ष 2008-09 के लिए सम्पदा क्रियाकलापों हेतु रु. 2313.56 लाख सूचित किया गया। यहाँ वर्ष 2007-8 की तुलना में 2008-09 के दौरान व्यय में लगभग 65.57 % की वृद्धि हुई है। वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए इस शीर्ष में क्रमशः रु. 1856.73 लाख, रु. 2098.27 लाख, 2219.97 लाख प्रक्षेपण किए गए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया जाता है कि वह मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अधीन यथानियत तीन वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण में आवश्यक सुधार कर लें।	वर्ष 2008-09 के लिए प्रबंधन और सामान्य प्रशासन पर रु. 5439.06 लाख वास्तविक व्यय हुआ। वर्ष 2009-10 के लिए रु. 6671.93 लाख और वर्ष 2010-11 के लिए रु. 6623.21 लाख क्रमशः परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 और बजट प्राक्कलन 2010-11 के लिए व्यय किया गया। यह सही है कि वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 22.67% की वृद्धि हुई है। यह वृद्धि मुख्य रूप से वेतन परिशोधन और पेंशनधारकों के लिए लाघू की गई नई चिकित्सा योजना के कारण हुई। वर्ष 2011-12 और 2012-13 का प्रक्षेपण मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.5.1 के अनुसार किया गया।	
6	कृपया स्पष्ट करें कि क्या प्राक्कलित पेंशन और उपदान वार्षिक पेंशन और उपदान अंशदान को घोषित करता है और वह वर्ष के दौरान वास्तविक प्राक्कलित सवितरण / वास्तविक मूल्यांकन पर आधारित है। यदि वह वार्षिक अंशदान को घोषित करता है तो कृपया वास्तविक मूल्यांकन की प्रति प्रस्तुत करें।	वास्तविक मूल्यांकन प्रति प्रस्तुत किया जाता है और संबंधित पेंशन और उपदान निधि में अंशदान दिया जाता है। पेंशन और उपदान का भुगतान इसी निधि से किया जाता है। वास्तविक मूल्यांकन से संबंधित पेंशन और उपदान निधि संबंधी वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 की प्रति प्रस्तुत है।	
7	वर्ष 2009-10 के बजट प्राक्कलन में विशेष स्वैच्छिक सेवानिवृत्ति योजना के मद्दे रु. 50 लाख का प्रावधान है। कृपया पुष्टि करें कि एक बार खर्च जैसे वेतन / पेंशन बकाया, स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना प्रतिपूर्ति आदि यातायात परिशोधन की लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाएगा।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि एकबारगी खर्च जैसे वेतन / पेंशन बकाया, स्वैच्छिक सेवा निवृत्ति योजना प्रतिपूर्ति, आदि यातायात परिशोधन की लागत विवरण में शामिल नहीं किया जाएगा।	
8	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त और विविध व्यय के अधीन "अन्य विविध व्यय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आँकड़े प्रस्तुत किए जाएं।	वर्ष 2007-08 से 2012-13 के लिए वित्त और विविध व्यय के अधीन "अन्य विविध व्यय" में शामिल घटकों के विश्लेषित आँकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।	
9	मुख्य क्रिया-कलापों / उप क्रिया कलापों के बिना और विविध आय, वित्त और विविध व्यय और प्रबंधन तथा सामान्य उपयोग के विभाजन के आधार प्रस्तुत करें। साथ ही इस बात की भी पुष्टि करें कि क्या यह परिशोधित लागत फार्मेट के फार्म-5 के फार्म 5-क में दिए सामान्य अनुदेशों के अनुरूप है। यदि	इस बात की पुष्टि की जाती है कि परिशोधित लागत फार्मेट के फार्म-5 में दिए गए सामान्य अनुदेशों का पालन किया गया है।	

	नहीं तो अन्तर के कारण बताए जायें।													
10	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 द्वारा पोर्ट ने विविध व्यय के अधीन रु.610 लाख और रु. 2112 लाख "सहायता अनुदान" के मद्दे दर्शाया गया है। इस व्यय की प्रकृति स्पष्ट की जाए।	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 और 2010-11 के बजट प्राक्कलन में शामिल सहायता अनुदान निम्नवत् है :-  रु. लाखों में: <table><tr><th>क्र.सं.</th><th>कार्य का नाम</th><th>परिशोधित बजट प्राक्कलन</th><th>बजट प्राक्कलन 2010-11</th></tr><tr><td>1</td><td>वीटीएमएस की आपूर्ति</td><td>400</td><td>2112</td></tr><tr><td>2</td><td>नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना</td><td>210</td><td>---</td></tr></table>	क्र.सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन 2010-11	1	वीटीएमएस की आपूर्ति	400	2112	2	नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना	210	---
क्र.सं.	कार्य का नाम	परिशोधित बजट प्राक्कलन	बजट प्राक्कलन 2010-11											
1	वीटीएमएस की आपूर्ति	400	2112											
2	नेशनल मेरी टाइम कॉम्प्लेक्स की स्थापना	210	---											
11	परिशोधित बजट प्राक्कलन 2009-10 के अनुसार रु.31 लाख अनुषंगी हितलाभ कर के मद्दे उपलब्ध कराए गए हैं। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खण्ड 2.9.1 अनुषंगी हितलाभ कर को अनुभव के रूप में शामिल करने से निषेध करता है।	इस बात की पुष्टि की जाती है कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खण्ड 2.9.1 के अनुसार टैरिफ परिशोधन की लागत विवरण में अनुषंगी हित कर लाभ शामिल नहीं किया गया है।												
ज	<u>नियोजित पूंजी</u>													
1	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत विवरण के अनुसार क्रमशः 4714.41 लाख और रु.5052.56 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़ी गई हैं। पोर्ट के वार्षिक लेखे के अनुसार इन दोनों वर्षों के दौरान सकल ब्लॉक में परिवर्धन रु.4910.53 लाख और रु. 3572.75 लाख रहा। कृपया समाधान करें।	वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान प्रस्तुत लागत विवरण के अनुसार पोर्ट ने कंडला प्रभाग में क्रमशः रु.4714.41 लाख और रु.5052.56 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़ी हैं जबकि पोर्ट के वार्षिक लेखे में वाडीनार प्रभाग सहित सकल ब्लॉक में परिवर्धन एक साथ दर्शाया है।												
2	पोर्ट ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः रु. 3977.77 लाख, रु.1819.50 लाख और रु.4194.07 लाख मूल्य की परिसंपत्तियाँ जोड़े जाने का प्रस्ताव रखा है। इस प्रकार के निवेश करने के लिए परियोजना/साध्यता रिपोर्ट के ब्यौरे जिनके आधार पर निर्णय लिए गए और उन रिपोर्ट पर की गई संस्तुति का सार अवलोकन हेतु प्रस्तुत किया जाए। कृपया प्रस्तावित परियोजना की वर्तमान कार्य स्थिति बताई जाए, जिन पर नियोजित पूंजीगत के लिए विचार किया शामिल है।	परियोजना के विवरण प्रस्तुत किए गए हैं।												
3	इकाई परिचालन लागत में यदि कोई कमी हो तो अतिरिक्त यातायात / व्यापार प्रक्षेपण टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.6.3 के द्वारा सकल खंड में प्रस्तावित परिवर्धन में से प्रत्येक के मद्दे परिचालनात्मक कुशलता में सुधार सूचित किए जाएं।	विविध परियोजनाएँ जैसे घाटों का निर्माण भूमि, गोदामों, क्रेनों का विकास, सरणी आदि के निकर्षण पर कार्यवाई की गई है। अतः स्थिति से निबटने के लिए कुशलता बढ़ाने के उपाय किए गए हैं न कि प्रतिलोमतः अर्थात् नौभार आकर्षित करने के लिए कुशलता बढ़ाना।  पोर्ट द्वारा अवसंरचना के परिवर्धन के अलावा विभिन्न उपाय जैसे प्रायवेट लोगों द्वारा अपने नौभार, भंडारण स्थल का अधिकतम उपयोगिता रूकावट रहित नौभार का सुगम संचलन, घाटों पर लगाने और भंडारण नीतियों, रात्रि संचलन आदि का गठन हेतु तुलासेतु, थैलाबंद संयंत्र और नौभार प्रहस्तन उपस्करों की अनुमति दी गई है।  उपरोक्त ध्यान में रखते हुए विकसित प्रत्येक परिसंपत्ति अथवा किए गए प्रत्येक उपाय द्वारा उपार्जित परिचालनात्मक कुशलता को परिमाणित करना कठिन होगा।												
4	कृपया यह संपुष्टि करें कि शुद्ध ब्लॉक में केवल ऐसी ही परिसंपत्तियाँ समाविष्ट की गई हैं जो पूर्णतया प्रारंभ की जा	यह संपुष्टि की जाती है कि शुद्ध खंड में ऐसी ही परिसंपत्तियाँ समाविष्ट की गई हैं जो पूरी तरह प्रारंभ की जा चुकी हैं और जो												

	चुकी है और उपयोग में लाई जा रही है और ऐसी परिसंपत्तियाँ जो निपटाई जा चुकी है अथवा बन्द की जा चुकी है उन्हें शुद्ध ब्लॉक से हटा दी गई है।	परिसंपत्तियाँ निपटाई जा चुकी है अथवा बन्द की जा चुकी है वे शुद्ध खंड से हटा दी गई है।
5	कृपया संपुष्टि करें कि क्या टैरिफ मार्गदर्शिका के खंड 2.7.1 अर्थात् कंपनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए सुव्यवस्थित क्रम के अनुसार मूल्यह्रास संगणित किया गया।	हां, परिसंपत्तियों की जीवनावधि के आधार पर सुव्यवस्थित क्रम में मूल्यह्रास संगणित किए गए हैं। किन्तु, परिवहन, सड़क परिवहन तथा राजमार्ग मंत्रालय द्वारा यथा नियत जीवन मानक अपनाए गए हैं।
6	यह देखा गया है कि कार्यचालन पूंजी संगणित करते समय टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.9.9 में विनिर्दिष्ट सीमा के अनुसार विविध देनदार, भंडार सामग्री तालिका और नकद तथा बैंक में शेष राशि का ध्यान नहीं रखा गया है।	वर्ष 2008-09 के लिए कार्यचालन पूंजी का परिकलन टैम्प मार्गदर्शिकाओं के अनुसार और प्रपत्र 4-क बिहित फॉर्मेट के अनुसार किया गया है और कार्यचालन पूंजी के आँकड़े नकारात्मक आए। अतः पूंजीगत आधार के निर्धारण के लिए कार्य चालन को शून्य के रूप में लिया गया है।
7	प्रपत्र 4-क में ₹.67311 लाख में सकल खंड ध्यान में रखा गया है। इस वर्ष के लिए ₹. 11917 लाख का नकारात्मक कार्यचालन पूंजी प्राप्त की है। बावजूद इसके कि वर्ष 2008-09 के लिए नियोजित पूंजी 68306.48 लाख गिनी गई है। वर्ष 2008-09 से 2012-13, तक के वर्षों के लिए सकल खंड 68392 लाख, 69078 लाख, 67877 लाख और 71385 लाख. लाख माना गया है। यद्यपि इन सभी वर्षों के लिए कार्यचालन पूंजी शून्य दर्शायी गई है, नियोजित पूंजी ₹.70085 लाख, 70720.30 लाख, ₹. 69104.09 लाख और ₹. 69711.64 लाख गिनी गई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से कार्यचालन पूंजी और नियोजित पूंजी प्राप्त करने में उत्पन्न सुस्पष्ट त्रुटि परिशोधित करने का अनुरोध किया गया है। पोर्ट को एक ऐसा परिशोधित प्रपत्र 4-क प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया है जिसमें विभिन्न क्रियाकलापों तथा उप क्रियाकलापों के लिए प्रति वर्ष ध्यान में रखी जानेवाली नियोजित पूंजी से विशिष्ट नियोजित पूंजी मेल खाती है।	पूंजीगत आधार के परिनिर्धारण हेतु कार्यचालन पूंजी शून्य के रूप में ली गई है। अतः प्रपत्र 4-क के अनुसार नियोजित पूंजी का परिकलन ठीक है।
8	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 6.35% पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ ध्यान में रखा गया है। वर्ष 2009-10 के लिए लागू दर 7.40 % है।	टैम्प ने उसके पत्र संख्या टैम्प/27/2005-मिस. दिनांक 13 अक्टूबर, 2007, 13 जूलाई, 2008 तथा 30 जून, 2009 द्वारा सूचित किया कि क्रमशः वित्त वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 में विनिर्णित किए जाने वाले पतनों तथा उसमें कार्यरत प्रायवेट टर्मिनलों के टैरिफ मामले के लिए अधिकतम नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ 16% नियत किया गया है। किन्तु, व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों के लिए नियोजित पूंजी प्रतिलाभ के रूप में ध्यान में रखी गई दरों के संबंध में कुछ भी उल्लेख नहीं है। तदनुसार कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने टैम्प की दिनांक 31 मार्च, 2005 की मार्गदर्शिकाओं के अनुसार व्यापार से संबंधित परिसंपत्तियों पर 6.35% की दर पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ माना है।  व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों पर ₹.6.35%, 7.40% के बजाय 6.35% नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रखे जाने का प्रभाव गौण होगा। अतः लागत विश्लेषण में कोई परिवर्तन नहीं किया गया है।
9	नियोजित पूंजी का संविभाजन अर्थात् विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में शुद्ध नियत परिसंपत्ति तथा कार्यचालन पूंजी का आधार सूचित किए जाएं।	नियोजित पूंजी में शुद्ध परिसंपत्ति कार्यचालन पूंजी समाविष्ट है। सुसंगत परिसंपत्तियों को सुसंगत क्रियाकलाप में बांटा गया है। पूंजीगत आधार के परिनिर्धारण हेतु कार्यचालन पूंजी शून्य के रूप में

		ली गई है।
10	बीओटी प्रचालकों को सीपी गई और उनके नियंत्रणाधीन परिसंपत्तियों को लागत विवरणों में समाविष्ट नहीं किया जाए। कृपया इस स्थिति की पुष्टि की जाए।	यह संपुष्टि की जाती है कि बीओटी प्रचालकों को सीपी गई और उनके नियंत्रणाधीन परिसंपत्तियों का लागत विवरणों में समाविष्ट नहीं किया गया है। हालांकि 11 तथा 12 नौभार घाट बीओटी प्रचालकों को सीपी गए हैं तथापि लागत विवरण में उन्हें समाविष्ट किया गया है क्योंकि जलयान संबंधी प्रभार की वसूली कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की जाती है।
11	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.8.3 में यथा विहित यह सूचित करने का अनुरोध किया गया कि क्या उसने निलंब लेख-लेखा खोला है और लेखों में अब तक प्राप्त समस्त रायल्टी/राजस्व जमा किए हैं। उपार्जित रायल्टी की पोर्ट अवसंरचना निर्मित करने हेतु उपयोग संबंधी व्यौरे प्रस्तुत किए जाएं।	एक निलंब लेख-लेखा खोला गया है और निलंब लेख लेखों में रायल्टी/राजस्व शेरार जमा किए जा रहे हैं और निलंब लेख लेखों की राशि का संग्रह सरणी के 12.8 मीटर से 13.5 मीटर तक डुबाव तक गहरा करने की योजना के लिए उपयोग किया जा रहा है। इस योजना पर वर्ष 2008-09 के दौरान रु. 1310.02 लाख तथा वर्ष 2009-10 के दौरान रु. 950.00 लाख का उपयोग किया गया है।
12	पोर्ट टैरिफ के सामान्य परिशोधन की अंतिम कार्यवाहियों में नुकसान भरम्मत की लागत की वसूली और प्रतिस्थापन की लागत की वसूली संबंधी सोपाधिकताओं को मार्गदर्शिकाओं के खंड 2.14 के अनुरूप दूसरे शब्दों में व्यक्त करने का मामला उठा। तब पोर्ट ने बताया कि परिसंपत्तियों का बीमा संबंधी मामला विवेचनीय है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह बताने का अनुरोध किया गया कि मामले की स्थिति कैसी है।	परिसंपत्तियों का बीमा संबंधी मामला अभी तक विचाराधीन है।
ज	दरों का मान	
1	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने विद्यमान टैरिफ पर 50% तथा 300 % के मध्य वृद्धि का दायरा मानते हुए अपना प्रस्ताव बनाया है। उपयोक्तओं को दिए जाने हेतु प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाएँ/सुविधाएँ और इस उपयोगिताओं को प्रोद्भूत होनेवाले उत्पादकता विकास के लाभों की सूचीबद्ध किया जाए।	वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए कंडला प्रभाग संबंधी प्रक्षेपित औसत घाटों की रु. 216 करोड़ है। बाढ़ीनार से रु. 58 करोड़ के अधिशेष को ध्यान में रखते हुए अतिरिक्त राजस्व उत्पादन लगभग रु. 158 करोड़ होगा। गत दो वर्षों के दौरान रु. 144.91 करोड़ की राशि तक पूंजीगत व्यय किया गया है और आगामी तीन वर्षों में रु. 3150.43 करोड़ के व्यय करना प्रस्तावित है। निकर्षण के मद्दे पर्याप्त व्यय परिकल्पित है। वैतन परिशोधन के कारण वेतन तथा मजदूरी लागत में 20% - 25% तक वृद्धि होगी। उपर्युक्त को ध्यान में रखते हुए 50% और 300% के मध्य दर की वृद्धि का स्तर प्रस्तावित है।
2	कंडला पोर्ट ट्रस्ट से ऐसे प्रभारों की प्रयुक्ति को शासित करनेवाली सोपाधिकताओं सहित प्रारूप दरों का मान प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।	प्रारूप दरों का मान प्रस्तुत है।
3	यह बताते हुए कि पोर्ट ने 1 से 6 घाट तक अवसंरचना मजबूत की है और साथ ही चल हार्बर क्रेन की अधिप्राप्ति की है, घाट भाड़ा प्रभारों में 90% तक वृद्धि किया जाना प्रस्तावित है। सभी घाटों के लिए 90% तक प्रभार बढ़ाने को मूलाधार का औचित्य दिए जाएं। यदि कुछ घाटों पर सुविधाएँ विकसित सुधारी गई हैं तो ऐसे घाटों के लिए पृथक दर विहित करना सही होगा।	जहाँ तक कंडला पोर्ट ट्रस्ट का संबंध है सभी घाट 2 किलो मीटर (लगभग) की सीधी रेखा में हैं और सभी घाटों का उपयोग सभी प्रकार के नौभारों को सभालने के लिए किया जाता है। अतः कंडला पोर्ट के मामले में सभी घाटों के लिए एकरूप घाट भाड़ा प्रभार बनाए गए हैं। इन सभी घाटों को केवल क्रेन घाट और गैर-क्रेन घाट के रूप में वर्गीकृत किया गया है और प्रस्तावित दरों के मान में गैर-क्रेन घाट हेतु

		<p>छूट की सुविधा सहित ऐसा वर्गीकरण विद्यमान है।</p> <p>चूँकि व्यापार द्वारा वर्तमान पद्धति स्वीकृत है अतः यह महसूस किया जाता है कि वर्तमान पद्धति जारी रखी जाए।</p>
4	<p>टैरिफ मार्गदर्शिकाओं का खंड 6.5.1. सदृश सेवाएँ / सुविधाओं से युक्त घाटों के समूह के लिए विशेष घाट भाड़ा प्रभार नियत करता है जिसमें नहीं दी जानेवाली सेवाओं और सुविधाओं के मुख्य घटकों के लिए छूट भी है। प्राधिकरण ने कंडला पोर्ट ट्रस्ट को पहले ही परामर्श दिया था कि दिनांक 15 मई, 2007 के आदेश के पैराग्राफ 11(xxviii) (क) द्वारा इन अनुबंधों का अनुपालन किया जाए। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध है कि वह यह पुष्टि करें कि प्रस्तुत किए जानेवाला प्रारूप दरों के मान में इस परामर्श को संबोधित करेगा।</p>	<p>कृपया उक्त (3) का उत्तर दीजिए।</p>
5	<p>यदि कोई जलयान निस्सारण अथवा बैलास्ट कार्य पूरा होने के बाद निस्सारण अथवा बैलास्ट कार्य पूरा होने के 4 घंटों के अंदर रवाना होने के लिए पायलट को नहीं बुलाता है तो पोर्ट ने सामान्य दरों से पाँच गुना अधिक दर पर अतिरिक्त घाट भाड़ा प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। यह प्रस्ताव जलयानों के अधिक ठहराव पर नियंत्रण रखने हेतु किया गया दीखता है। जिस आधार पर सामान्य दर से 5 गुना अधिक ग्रहण का शास्तिक प्रावधान किया गया है, उसे स्पष्ट किया जाए यदि ऐसा शास्तिक खण्ड प्रस्तुत किया जाता है तो अगले तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाला राजस्व परिकलित किया जाए।</p>	<p>महा पत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 115 में एक ऐसा प्रावधान है जो बतलाता है कि दरों से टालने टोल करने पर उद्दीष्ट प्रभारों की राशियों से दस गुना शास्तिक लगाई जा सकती है। इस आधार पर कंडला पोर्ट के घाट पर जलयानों के अधिक ठहराव रोकने हेतु 5 गुना घाट भाड़ा संयोजित शास्तिक है। इससे कोई राजस्व उत्पन्न होना प्रत्याशित नहीं है क्योंकि यह सिर्फ एक निवारक के रूप में कार्य करेगा।</p>
6	<p>कृपया पुष्ट करें कि क्या संशोधित टैरिफ मार्गदर्शिका के खंड 4.2.2. में यथानिर्धारित प्रहस्तन लागत के आधार पर भरणघाट प्रभार प्रस्तावित किया गया है तथा नौभार प्रहस्तन भंडारण के समय अपेक्षित सावधानी बरती जा रही है।</p>	<p>भरणघाट प्रभार प्रहस्तन लागत के आधार पर प्रस्तावित किया गया है। तथापि, पोर्ट के लिए यह अनिवार्य है कि वह उच्चतर स्थायी लागत तथा निम्नतर नियंत्रणयोग्य लागत सहित एक ऐसी नीति अपनाए कि पोर्ट के लिए राजस्व उत्पन्न हो पोर्ट, प्रतिस्पर्द्धा में बना रहे और अत्यधिक throughput मिले। कंडला पोर्ट में लागत संबंधी कारकों पर विचार करते समय तथा भरणघाट प्रभार तैयार करते समय तथा भरणघाट प्रभार तैयार करते समय अन्य कारकों यथा-यातायात की वहन-क्षमता, किसी विशेष पण्य के प्रहस्तन में लाभ, भविष्य में नौभार मिश्रण, आसपास के पत्तनों से संभाण्य प्रतिस्पर्द्धा नौभार प्रहस्तनों में आवश्यक सावधानी को ध्यान में रखा जाना अपेक्षित है।</p>
7	<p>चूँकि कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने एस ओ आर का प्रारूप प्रस्तुत नहीं किया है, अतः यह माना जाता है कि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 4.2.2 में यथानिर्धारित सभी मर्चों की भरणघाट दर संबंध नौभार प्रहस्तन की लागत के संदर्भ में वजन अथवा नौभार के आयतन के आधार पर प्रस्तावित किया गया था।</p>	<p>वर्तमान तथा प्रस्तावित दर-मान विहित प्रपत्र में प्रस्तुत किए गए हैं। मोटर-वाहनों तथा विद्युत आदि सहित परिचालन सामग्रियों, मशीनरी, सी के डी तथा एस के डी सहित परिचालन संबंधी सामग्रिया की कोई समरूपव/मानक इकाई नहीं है। अतः हमने उन पर यथामूल्य आधार पर भरणघाट प्रभार की उगाही का प्रस्ताव किया है।</p>
8	<p>पोर्ट ने श्रमिक आपूर्ति हेतु प्रभारों को डुगना करने का प्रस्ताव दिया है (विदेशी नौभार हेतु रु. 15 से रु. 30 प्रति मे.टन तथा तटीय नौभार हेतु रु. 9 से रु. 18 प्रति मे.टन) भरणघाट</p>	<p>श्रमिक आपूर्ति हेतु रु. 15 की दर मई 2002 से लागू है। तभी से वेतन तथा मजदूरी लागत 2.5 गुना से अधिक बढ़ गई है। इस लागत की वसूली करने के लिए प्रभारों को डुगना कर देने का प्रस्ताव रखा</p>

	संबंधी कृपया टिप्पणी सं. 1 देखें। इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण द्वारा न्यायसंगत ठहराया जा सकता है। यदि ऐसी धारा लागू की जाती है तो कृपया आगामी तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाले राजस्व का परिकलन किया जाए।	गया है।									
9	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने कोयला, अधक, रॉक फॉस्फेट, गंधक, बेन्टोनाइट, क्लिंकर, जिप्सम तथा प्रदूषण फैलानेवाले अन्य शुष्क थोक नौभार हेतु रु. 5 प्रति टन प्रदूषण अधिभार की उगाही करने का प्रस्ताव दिया है। इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण द्वारा न्यायसंगत ठहराया जा सकता है। यदि ऐसी दंडस्वरूप धारा लागू की जाती है तो आगामी तीन वर्षों में उत्पन्न होनेवाले राजस्व का परिकलन किया जाए। पोर्ट ने आगे यह प्रस्ताव रखा है कि इस संबंध में अध्यक्ष, कंडला पोर्ट ट्रस्ट का निर्णय अंतिम माना जाएगा कि नौभार प्रदूषण फैलाने वाला अथवा नहीं। ऐसे subjective clause, धारा/खंड तैयार करने के बदले पोर्ट से अनुरोध किया गया कि विभिन्न नौभार द्वारा उत्पन्न होने वाले प्रदूषण की मात्रा को पारदर्शी ढंग से परिभाषित करने के लिए एक स्पष्ट पैरामीटर निर्धारित करने पर विचार करे तथा इस बारे में पोर्ट तथा व्यवसायी-समुदाय (Trade) दोनों के द्वारा प्रदूषण को रोकने से संबंधित अग्रिम कदम उठाए जाएं।	अधिकांश थोक नौभार प्रदूषण उत्पन्न करते हैं। अतः पोर्ट द्वारा प्रस्तावित प्रदूषण अधिभार न्यायोचित प्रतीत होता है। तथापि, इस संबंध में बहुत अधिक पैरामीटर निर्धारित करना व्यावहारिक दृष्टि से साध्य तथा व्यवहार्य नहीं होगा।									
10	भंडारण प्रभार में 300% तक की वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से औचित्य दिया जा सकता है। कृपया बताएं कि क्या पोर्ट द्वारा भंडारण क्षेत्र के विकास हेतु कोई निवेश किया गया है।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने भंडारण प्रभारों को 300% तक तथा भंडारण प्रभार (खुला) को 100% तक बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। विद्यमान दर पर यह क्रियमत्लाप 400.65% का औसत घाटा दर्शाता है। पोर्ट द्वारा भंडारण-क्षेत्र (आच्छादित) के विकास हेतु निम्नलिखित निवेश किया गया है/किया जाने वाला है :- <table border="1"> <thead> <tr> <th>परियोजना का नाम</th><th>लागत (लाख रु. में)</th><th>वर्तमान प्रगति</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>घाट सं. 3 के प्लॉट क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण।</td><td>2604.00</td><td>05/2010 में योजना पूरी हुई।</td></tr> <tr> <td></td><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>	परियोजना का नाम	लागत (लाख रु. में)	वर्तमान प्रगति	घाट सं. 3 के प्लॉट क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण।	2604.00	05/2010 में योजना पूरी हुई।			
परियोजना का नाम	लागत (लाख रु. में)	वर्तमान प्रगति									
घाट सं. 3 के प्लॉट क्षेत्र में भूखंड-ए से ई तक गंधक धानी के स्थान पर थोक भंडारण शेड का निर्माण।	2604.00	05/2010 में योजना पूरी हुई।									
11	जब आयात नौभार का पारबहन भंडारण किया जाता है तथा उसे पुनः निर्यात में बदले जाने की स्थिति में पोर्ट ने निर्यात संबंधी दस्तावेजों को भरने की तारीख से मुक्त अवधि पर विचार करने का प्रस्ताव किया है। आयात नौभार के पुनः निर्यात नौभार में बदले जाने की बारंबारता को स्पष्ट किया जाए। ऐसे खंड को लागू किए जाने पर आने वाले राजस्व संबंधी वार्षिक संघात भी सूचित किए जाएं।	आयात नौभार को निर्यात नौभार में बदलने का मामला बहुत ही विरल है। अतः आयात नौभार के पुनः निर्यात नौभार में बदले जाने की स्थिति में राजस्व संबंधी संघात नगण्य है।									
12	पारबहन क्षेत्र में नौभार के पड़े रहने तक विलंब शुल्क की वसूली के लिए पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि पारबहन/पोर्ट क्षेत्र में नौभार के लिए जाने की तारीख से आयात के लिए मुक्त अवधि प्रारंभ की जाए तथा निर्यात संबंधी नौभार की पूरी सदाई होने तक और आयात नौभार की पोर्ट के बाहर ले जाने या किराये पर लिए गए स्थान पर अंतरित करने तक विलंब	विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी से संबंधित वर्तमान प्रकृति वही है जैसा कि प्रस्ताव किया गया है। इस खंड से संबंधित प्रस्ताव देने का कारण और अधिक स्पष्टता तथा पारदर्शिता लाना है।									

	<p>शुल्क की वसूली की जाए। पोर्ट ने आगे यह प्रस्ताव किया है कि पारवहन क्षेत्र में पड़े हुए शेष नौभार पर विलंब की वसूली की जाए, यदि उसकी आंशिक लदाई/सुपुर्दगी की गई हो कृपया विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी देने से संबंधित पद्धति को सविस्तार प्रतिपादित किया जाए। ऐसे खंड का प्रस्ताव करने का कारण विस्तृत रूप से बताया जाए। ऐसे खंड को लागू किए जाने पर राजस्व संघात प्रति वर्ष परिकलित किया जाए तथा सूचित किया जाए।</p>	
13	<p>यद्यपि पोर्ट ने बताया है कि यह प्रशासनिक सुविधा के लिए है तथापि यह स्पष्ट नहीं है कि पोर्ट इस आशय की शर्तें क्यों लागू करना चाहता है कि "नौभार पारवहन क्षेत्र पद से किराया पद में केवल तभी अंतरित होता है जब नौभार का भौतिक अंतरण किया जाता है।" कृपया इसे स्पष्ट करें। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आने वाले संघात सूचित करें।</p>	<p>वर्तमान प्रक्रिया वही है, जैसा कि प्रस्ताव किया गया है। अधिक स्पष्टता तथा पारदर्शिता लाने के आशय से यह प्रस्ताव रखा गया है।</p>
14	<p>यद्यपि पोर्ट ने बताया कि यह प्रशासनिक सुविधा के लिए है तथापि यह स्पष्ट नहीं है कि पोर्ट इस आशय की टिप्पणी क्यों लागू करना चाहता है कि "नौभार का पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र अथवा प्रतिलोमतः अंतरण किए जाने के मामले में ऐसे नौभार मुक्त अवधि के पात्र नहीं होंगे बशर्त कि पारवहन क्षेत्र संबंधी पद में नौभार के भंडारण हेतु अन्यथा उपबंधित हों।" कृपया विलंब शुल्क की वसूली तथा मुक्त अवधि की मंजूरी संबंधी पद्धति की विस्तृत जानकारी दी जाए। इस प्रकार के खंड को लागू करने की स्थिति में राजस्व पर आने वाले वार्षिक संघात का परिकलन करें तथा हमें संसूचित करें।</p>	<p>पोर्ट पारवहन से किराया पद में अंतरण की अनुमति देता है ताकि पोर्ट के भीतर पड़े हुए नौभारों के अपरिहार्य विलंब के मामले में पोर्ट उपयोक्ता वित्तीय भार से बच सकें। तथापि, पोर्ट किराया क्षेत्र से पारवहन क्षेत्र में नौभार का अंतरण करने की अनुमति नहीं देना चाहता। प्रतिलोमतः शब्द का असावधानी वश उल्लेख किया गया है।</p> <p>इसके अलावा पोर्ट ने पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र में नौभार के अंतरण के मामले में भी मुक्त अवधि की अनुमति देने का प्रस्ताव किया है। वस्तुतः उपर्युक्त टिप्पणी केवल पारदर्शिता और स्पष्ट पद्धति के लिए ही है तथा इससे राजस्व पर कोई संघात नहीं आएगा क्योंकि हम कोई नई शर्त/मान्यंड लागू नहीं कर रहे हैं।</p> <p>उपरोक्त तथ्यों को ध्यान में रखते हुए यह प्रस्ताव किया जाता है कि इस आशय की एक टिप्पणी लागू की जाए "पारवहन क्षेत्र से किराया पद में नौभार के अंतरण के मामले में ऐसे नौभार मुक्त अवधि पाने के पात्र होंगे तथा विलंब शुल्क के भुगतान के बाद अंतरण की तारीख तक पोर्ट क्षेत्र के भीतर किराये की जगह की उपलब्धता के अधीन नौभार का पारवहन क्षेत्र से किराया क्षेत्र में अंतरित किए जाने की अनुमति दी जाएगी।</p>
15	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए लागत संबंधी विवरण के अनुसार शुष्क गोदी का क्रियाकलाप पूर्णतया भारी घाटा दर्शाता है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा इस स्थिति को परिवर्तित करने हेतु उठाए गए/उठाए जाने हेतु प्रस्तावित उपाय, यदि कोई हो तो, को स्पष्ट करें।</p>	<p>मुद्रास्फीति के कारण वेतन तथा चालन एवं अनुरक्षण लागत में दिन-प्रतिदिन वृद्धि हो रही है। शुष्क गोदी किराया प्रभार में उस सीमा तक वृद्धि नहीं हुई है। तदनुसार, लागत की वसूली के लिए शास्ति/अतिरिक्त प्रभार का सुझाव दिया गया है।</p>
16	<p>विद्यमान व्यवस्था में अवक्रेता को, प्रथम दिन को छोड़कर शुष्क गोदी की सफाई अपने खर्च पर करनी होता है। अवक्रेता द्वारा शुष्क गोदी की सफाई न किए जाने के मामले में पोर्ट ने रु. 5000 की राशि प्रतिदिन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। कृपया, रु. 5000 प्रतिदिन की दर के निर्धारण का आधार लागत संबंधी विवरण के साथ स्पष्ट करें। ऐसे खंड को लागू करने में</p>	<p>दर-मान से संबंधित विद्यमान व्यवस्था के अनुसार अवक्रेता को पहला दिन छोड़कर, अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करानी होगी। अनुभव किया गया है कि अवक्रेता सफाई नहीं करते हैं क्योंकि इसका अनुपालन के खिलाफ दर-मान में उनके विरुद्ध कार्यवाई करने के लिए कोई खंड नहीं है। शुष्क गोदी को साफ तथा आग देह जोखिम आदि से सुरक्षित रखने के लिए पोर्ट कर्मचारियों को होनात करना पड़ता है। यदि, 5000/-की</p>

	आने वाले वार्षिक राजस्व संघात को स्पष्ट किया जाए।	प्रस्तावित वसूली को अनुमोदन मिलता है और यदि अवक्रेता गोदी की सफाई नहीं करता तो पोर्ट उपलब्ध जन-शक्ति अथवा निजी श्रमिकों को काम पर लगाकर कोई वित्तीय भार उठाए बिना सफाई-कार्य करवा सकता है। ऐसे खंड लागू करने पर राजस्व में अधिक संघात नहीं आएगा क्योंकि यह विद्यमान व्यवस्था का अननुपालन के अधीन प्रभार योग्य है। रु. 15500 प्रतिदिन, रु. 5000 तक पूर्णांकित की दर से तीन कामगारों की श्रम-लागत के आधार पर यह दर फ़िकलित की गई है।
17	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने क्रेन किराया प्रभार को रु. 500/- प्रति घंटे से बढ़ाकर रु. 2000 प्रति घंटे करने का प्रस्ताव किया है। कृपया, रु. 2000/- प्रति घंटे की दर लगाने का आधार लागत संबंधी विवरण के साथ प्रस्तुत करें। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आगामी तीन वर्षों के राजस्व संघात का परिकलन किया जाए।	क्रेन किराया प्रभार में रु. 5000/- से रु. 2000/- तक की प्रस्तावित वृद्धि हेतु एक दर संबंधी विश्लेषण प्रस्तुत किया है। मजदूरी तथा विद्युत प्रभार में वृद्धि होने के कारण दरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित वृद्धि पर आधारित प्रति वर्ष वृद्धि युक्त आय रु. 97,750/- (लगभग) होगी।
18	विद्यमान व्यवस्था में एक से अधिक जलयान के एक साथ गोदी पर लगाए तथा गोदी से हटाए जाने पर जलयानों के विस्थापन के आधार पर गोदी का किराया - प्रभार अनुपात में बांटा जाता है। पोर्ट ने यह बताते हुए इस रियायत को छोड़ने का प्रस्ताव किया है कि संबंधित जलयानों द्वारा अधिभोग की गई जगह की लंबाई के अनुरूप, गोदी में जलयानों को लगाए/हटाए जाने दोनों को ध्यान में लिए बिना, किराया प्रभार वसूल किया जाता है। पोर्ट ने यह भी बताया है कि शुष्क गोदी में किए जानेवाले जलयानों की लंबाई के अनुसार दर-मान में किराया प्रभार निर्धारित किया गया है। कृपया बताएं कि विगत तीन वर्षों के दौरान एक से अधिक जलयानों को एक साथ गोदी में लगाने तथा हटाने के कितने अवसर आए। यह स्पष्ट किया जाए कि जब दर-मान में इस तरह की रियायत देने का प्रावधान है तो पोर्ट ने व्यवसायी तक यह सुविधा क्यों नहीं बढ़ाई गई। विद्यमान रियायती खंड को हटाने की स्थिति में आनेवाले राजस्व संघात का परिकलन कर प्राधिकरण को इससे अवगत कराया जाए।	विगत तीन वर्षों के दौरान 4 अवसर आए जब एक से अधिक जलयानों को एक साथ गोदी में लगाया तथा गोदी हटाया गया। किराया प्रभार को विस्थापन के आधार पर बांटा जाना संभव नहीं है क्योंकि दर-मान में किराया प्रभार जलयानों की लंबाई के अनुसार दिए गए हैं। अतः यथा प्रस्तावित खंड को छोड़ देने पर पोर्ट को कोई अतिरिक्त आय नहीं होगी तथा व्यवसायी को भी कोई लाभ नहीं मिलेगा। इससे केवल हमारी शर्तों की स्पष्टता प्राप्त हो सकती है।
19	कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने शुष्क गोदीकरण अनुसूची की टिप्पणी सं.9 के अधीन निर्धारित प्रभारों का उद्ग्रहण 333% बढ़ाने का प्रस्ताव किया है। यह बताया गया कि वेतन तथा भत्तों में वृद्धि, कर्मचारियों के समयोपरि-दर में वृद्धि, तथा विद्युत-प्रभारों में वृद्धि होने इसका कारण है। इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से न्यायोचित ठहराया जाए। ऐसे खंड को लागू करने पर आनेवाले राजस्व संघात का परिकलन किया जाए।	गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन रविवार तथा छुट्टी के दिनों में किए जाने पर शुष्क गोदीकरण अनुसूची में निर्धारित की गई दर का 30% अतिरिक्त प्रभार दर-मान की टिप्पणी सं.9 द्वारा लगाया जाता है। रविवार या छुट्टी के दिनों में शुष्क गोदीकरण प्रचालन कार्य विरले ही किया जाता है। रविवार या छुट्टी के दिनों में शुष्क गोदीकरण प्रचालन कार्य करने पर कर्मचारियों को 1 1/2 मजदूरी का भुगतान किया जाता है। अतः रविवार तथा छुट्टी के दिनों में अदा किए गए वेतन तथा मजदूरी की तुलना में निर्धारित दर के 30% अतिरिक्त प्रभार बहुत ही कम है। मुंबई पोर्ट में शुष्क गोदीकरण किराया प्रभार के अलावा गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रभार अलग से लिया

		जाता है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट में प्रथम दिन का किराया प्रभार में गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रभार शामिल है।
20	शुष्क गोदीकरण प्रचालन अनुसूची की टिप्पणी सं. 10 के अधीन निर्धारित प्रभारों से संबंधित उद्ग्रहण में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। पोर्ट ने बताया कि वेतन तथा भत्तों में वृद्धि तथा विद्युत प्रभारों में वृद्धि होना इसका कारण है। इस प्रस्ताव को लागत संबंधी विवरण से औचित्य दिया जाए। ऐसे खंड लागू करने की स्थिति में आने वाले राजस्व-संघात का परिकलन किया जाए।	टिप्पणी सं. (10) के अनुसार-अवक्रेता द्वारा गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन की मांग निरस्त किए जाने के मामले में शुष्क गोदीकरण प्रभार में निर्धारित किए गए प्रभारों का 50% उद्घूत किया जाएगा। यदि प्रचालन हेतु निर्धारित दिन से कम से कम 1400 घंटे पहले गोदी-प्रभारी को पूर्व सूचना दी जाती है तो प्रचालन को निरस्त करने से संबंधित उक्त प्रभार उद्घूत नहीं किया जाएगा।  जलयान के परिमाण के अनुरूप कील लॉक्स की व्यवस्था, दक्ष तथा अपेक्ष जन-शक्ति को काम पर लगाना, निमग्न होने तथा निमग्न नहीं होने के प्रचालन में खपत होनेवाली ऊर्जा, शुष्क गोदीकरण प्रचालन हेतु कर्षणोपाय तैयार रखना ऐसी लागत है जो शुष्क गोदीकरण अनुसूची से पहले से संबंधित लागत है। बिना कोई पूर्वसूचना दिए प्रचालन को निरस्त करने के परिणाम स्वरूप पोर्ट को राजस्व का नुकसान होगा। प्रचालन निरस्त करने से संबंधित पोर्ट उपयोक्ताओं द्वारा देर से आवेदन प्रस्तुत किए जाने की आदत पर अंकुश लगाना ही इसका मुख्य उद्देश्य है।
21	पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि यदि शुष्क गोदीकृत जलयान पोर्ट जलयानों के आपतकालीन गोदीकरण किए जाने हेतु जगह खाली करने की स्थिति में न हो तो पहले दिन के लिए लागू गोदीकरण प्रभार तिगुने प्रभार के समरूप दंडस्वरूप अतिरिक्त प्रभार की उगाही करने से संबंधित एक खंड लागू किया जाए। इसका कारण यह बताया गया कि निजी जलयानों के निर्धारित अवधि से अधिक ठहरने की आदत पर अंकुश लगाना है। यह स्पष्ट नहीं होता कि प्रायवेट जलयान अपनी आवश्यकता से अधिक समय तक शुष्क गोदी पर क्यों ठहरते हैं। पोर्ट इस तथ्य से अवगत कराए कि विगत तीन वर्षों में अन्य जलयानों के अधिक समय तक शुष्क गोदी में ठहरने के कारण पोर्ट को आपतकालीन गोदीकरण में कितनी बार कठिनाई हुई है। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में प्रतिवर्ष आने वाले राजस्व संघात का परिकलन करे तथा इस प्राधिकरण को इससे अवगत कराए।	कैलेंडर वर्ष 2008, 2009 तथा 2010 के दौरान निजी पोर्ट उपयोक्ताओं के अधिक ठहराव के लगभग 22 उदाहरण मिले हैं।  सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित अपेक्षित अवधि से अधिक निजी जलयानों की ठहरने की आदत पर अंकुश लगाया जा सके। शास्ति का मुख्य उद्देश्य है। शास्ति संबंधी ऐसे खंड से पोर्ट उपयोक्ताओं/जलयान के मालिकों में शुष्क गोदीकरण हेतु अपेक्षित काल अवधि को समायोजित करने तथा शुष्क गोदी हेतु आवेदन में तत्संबंधी तथ्य को प्रकट करने के प्रति सजगता आएगी। निजी पोर्ट उपयोक्ताओं के साथ-साथ पोर्ट के जलयानों की आवश्यकतानुसार गोदीकरण संबंधी प्रचालन तथा उपलब्ध समयावधि की समुचित व्यवस्था की जा सकती है। इसका उद्देश्य यह है कि ऐसे जलयानों, जिन्हें गोदीकरण हेतु समान अवधि की आवश्यकता हो, को साथ-साथ गोदी में लगा दिया जाएगा ताकि बार-बार अनावश्यक गोदी पर लगाने तथा गोदी से हटाने से संबंधित प्रचालन को टाला जा सके।  इससे किसी प्रकार का राजस्व उत्पन्न नहीं होगा क्योंकि यह केवल एक निवारक के रूप में कार्य करेगा।

22	पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि पोर्ट के जलयानों को शुष्क गोदीकरण की आवश्यकता न होने पर भी अन्य जलयानों के अधिक समय तक रुकने के मामलों में शुल्क गोदीकरण संबंधी पहले दिन के लिए लागू प्रभार के 100% से 300% के तक अतिरिक्त प्रभार की उगाही की जाए। पोर्ट ने ऐसे खंड को लागू करने से संबंधित कोई कारण नहीं बताया है। ऐसे खंड को लागू करने की स्थिति में आने-वाले राजस्व-संघात का परिकलन किया जाए तथा संसूचित किया जाए।	कृपया उपरोक्त पैरा (21) देखें
23	आवरण-पत्र में पोर्ट ने प्रस्ताव किया है कि कंडला प्रभाग की दरें तूणा पोर्ट को लागू होगी (कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा तूणा पोर्ट संबंधी आय, लागत तथा नियोजित पूंजी का विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया) अतः यह तर्काधार तब न्यायसंगत होगा जब प्राधिकरण पोर्ट द्वारा प्रदत्त विविध सेवाओं हेतु टैरिफ का नियतन के लिए लागत के साथ-साथ नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ संबंधी अभिगम अपनाए।	तूणा पोर्ट के पास नौभार प्रहस्तन हेतु संपूर्ण सुविधा नहीं है। अभी हाल ही में एक ठोस जेटी, पश्च-क्षेत्र तथा तूणा को जोड़ने वाली सड़क बनाने के लिए के लिए रु. 85.00 करोड़ का निवेश किया गया है। यह सभी सुविधाएं कंडला पोर्ट का ही भाग हैं। पोर्ट की नौभार प्रहस्तन सुविधा में आय तथा परिचालन लागत का विलय कर दिया गया है। चूंकि तूणा के लिए अलग से कोई दर नियतन नहीं किया गया है, अतः कंडला प्रभाग की विद्यमान दर तूणा प्रभाग पर लागू होगी।
II	<b>विविध</b>	
1	टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के खंड 7 (अन्य प्राधिकृत प्रबंधकों द्वारा प्रभार का विनियमन) के संबंध में कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की गई कार्रवाई स्पष्ट करें।	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा संशोधित मार्गदर्शिका के खंड 7 का सख्ती से पालन किया जा रहा है।

6. कंडला पोर्ट में दिनांक 29 जुलाई 2010 को एक संयुक्त सुनवाई की गई। कंडला पोर्ट ट्रस्ट तथा संबंधित पोर्ट उपयोक्ताओं ने अपना अपना पक्ष रखा।

7. कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने दिनांक 30 अगस्त 2010 के पत्र के अधीन वर्ष 2009-10 के वास्तविक स्थिति से संबंधित संशोधित लागत विवरण प्रस्तुत किया। कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण के सारांश को नीचे संक्षेपित तथा सारणीबद्ध किया गया है:

क्रम सं.	विवरण	परिचालन आय				शुद्ध अभिवेश / (घाटा)				शुद्ध अभिवेश / (घाटा) परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में				औसत शुद्ध अभिवेश (घाटा)
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13		
1	समग्र पोर्ट	372.92	377.63	386.46	1137.01	-141.49	-167.00	-179.50	-488.99	-37.94	-44.22	-46.45		-42
2	वाहिनार प्रभाग	107.17	107.17	107.17	321.51	70.44	66.37	68.84	205.65	65.72	61.92	64.24		63
3	कंडला प्रभाग	265.74	270.45	279.29	815.48	-211.95	-234.44	-249.41	-695.80	-79.76	-86.68	-89.30		-85
4	नौभार	114.56	118.07	120.15	352.78	-40.59	-43.03	-52.27	-135.89	-35.43	-36.44	-43.50		-37
5	पोर्ट तथा गोदी	128.21	128.96	135.72	392.89	-158.52	-177.24	-181.77	-517.53	-123.64	-137.44	-133.93		-131
6	संपन्न	22.96	23.42	23.42	69.80	-9.08	-9.82	-11.10	-30.00	-39.53	-41.91	-47.40		-42
7	रेलवे	0.00	0.00	0.00	0.00	-3.77	-4.35	-4.27	-12.39	0.00	0.00	0.00		0

8. दिनांक 3 अगस्त तथा 8 सितंबर 2010, कंडला पोर्ट ट्रस्ट से संयुक्त सुनवाई के दौरान लिए गए निर्णयों का अनुपालन करने हेतु अनुरोध किया गया। मांगा गया विवरण तथा पोर्ट द्वारा प्रस्तुत दिनांक 30 अगस्त और 4 अक्टूबर 2010 के उत्तर निम्नवत् है :-

क्रम सं.	टैप द्वारा उठाए गए प्रश्न	कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दिया गया उत्तर
1	जैसा कि संयुक्त सुनवाई के दौरान निर्णय लिया गया है, कंडला पोर्ट ट्रस्ट वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के संदर्भ में लागत विवरण को अद्यतन बनाए तथा तदनुसार आगामी तीन वर्षों के प्राक्कलन की समीक्षा करें।	वर्ष 2009-10 की वास्तविक स्थिति को ध्यान में रखकर लागत संबंधी विवरण को अद्यतन किया गया है।

2	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट से यह अपेक्षा की जाती है कि वह पी पी पी परियोजना पर हुए पूंजीगत व्यय को अलग रखना सुनिश्चित करे क्योंकि इस व्यय को प्राप्त हुए अद्यतन भुगतान के मद्दे लेखाकृत किया जाना है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से ऐसे व्यय का विवरण प्रस्तुत करने तथा लागत विवरण में उनके निरूपण को स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया है।</p>	<p>कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने घाट सं. 11 तथा 12 का निर्माण किया है और उन्हें कंटेनर टर्मिनल हेतु सौंप दिया है जो एक बी ओ टी परियोजना है। अतः इन घाटों पर किए गए पूंजीगत व्यय पर आर ओ सी ई के प्रयोजनार्थ विचार किया गया है क्योंकि जलयानों से जुड़े प्रभार की उगाही कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा की जाती है।</p>
3	<p>संयुक्त सुनवाई में सभी उपयोक्ता निजी कंटेनर टर्मिनल की अल्प उपयोगिता तथा उच्च निकर्षण -लागत जिससे केवल कुछ ही घाट लाभान्वित होते हैं, के बारे में एकमत होकर अपनी आपत्ति उठाई है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से निकर्षण लागत के तथा कथित असंगत आबंटन पर एक विस्तृत टिप्पणी प्रस्तुत करने के साथ-साथ कंटेनर घाट का कम उपयोग किए जाने की लागत से कंटेनर टर्मिनल के बी ओ टी प्रचालन से जलयान संबंधी क्रियाकलाप तक राजस्व के शेयर के आबंटन पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।</p>	<p>यद्यपि निकर्षण -कार्य 12.5 मीटर डुबाव को बनाए रखने के लिए किया जाता है और जैसा कि उपयोक्ताओं ने बताया है कि सिर्फ नौभार घाट सं. 7 से 12 एरसे घाट हैं जहां 12 तथा 12.5 मीटर डुबाव है। यह उपलब्ध डुबाव का कम उपयोग किए जाने का मामला नहीं है। कंडला पोर्ट पर अपेक्षित ज्वारीय ऊँचाई को ध्यान में रखकर ही जलयानों को लाया जाता है। 12.5 मीटर का डुबाव, यदि उपलब्ध हो तो, ज्वार की सर्वाधिक ऊँचाई के समय उपलब्ध होता है और सरणी में गहराई को कायम रखने से का संबंध 12.5 मीटर जो, ज्वार की सर्वाधिक ऊँचाई के समय उपलब्ध होता है, से है। अन्य सभी समय में सरणी में कायम रखी गई गहराई से कम डुबाव युक्त जलयानों लाभ मिलता होता था अब उन्हें वृहत् समुचित मौसमावधि के समय संभाला जा सकेगा। यदि सरणी में कायम रखी गई गहराई समुचित मौसमावधि में निम्नतम है तो 10 मीटर डुबाव युक्त जलयान अथवा अधिक को प्रतिबंधित हो जाएंगे तब केवल तब एक सीमित सख्या में ही जलयानों को अंदर लाया जाता है। इस प्रकार उच्चतम डुबाव से सिर्फ उच्च डुबाव वाले जलयानों को ही लाभ नहीं मिलता बल्कि निम्नतम डुबाव वाले जलयानों को भी मिलता है जो व्यावहारिक तौर पर हर समय पोर्ट के अंदर प्रवेश अथवा प्रस्थान कर सकते हैं।</p> <p>घाट सं. 11 तथा 12, के संदर्भ में कम उपयोग किए जाने का दावा करने का कारण जलयानों का कंटेनर टर्मिनल परिचालकों के प्रचालन के अधीन होना है तथा करार के अनुसार कंडला पोर्ट को इन घाटों के उपयोग पर नियंत्रण नहीं है और पोर्ट अन्य नौभारों हेतु इनका उपयोग नहीं कर सकता।</p> <p>कंटेनर टर्मिनल संबंधी बी ओ टी से प्राप्त राजस्व शेयर को लागत-विवरण में शामिल नहीं किया गया है। किन्तु, इन घाटों से हुई जलयानों से जुड़ी आय को लागत-विवरण में शामिल किया गया है।</p>
4	<p>तूना में कंडला की दरें लागू करने के प्रस्ताव के तर्क को सविस्तार बताया जाए क्योंकि इन स्थानों की सुविधाओं तथा निष्पादन की तुलना नहीं की जा सकती है।</p>	<p>अंतिम संशोधन आने तक तूना पोर्ट हेतु कंडला पोर्ट के दर अलग थे क्योंकि तूना पोर्ट का विकास नहीं हुआ था और तूना एक मिट्टी के ढेर का हिस्सा भर था जहां से मध्य-पूर्व तक पशुधन का वहन करने हेतु देशी जहाजों को संभालने के लिए कुछ नौबंध सुविधाएं उपलब्ध थीं। अभी हाल में कंडला पोर्ट ने व्यवसायी की आवश्यकता से तालमेल बिठाने तथा बजरो के माध्यम से प्रहस्तन किए जाने के आशय से रु. 5.70 करोड़ का निवेश कर तूना में सुविधाओं का विकास किया है।</p> <p>पोर्ट आगे भी रु. 1074 करोड़ का निवेश करने पर निम्नानुसार विचार कर रहा है :</p>

		<p>बजरा प्रहस्तन (ब्लॉक प्राक्कलन के अनुसार)</p> <p>क) बजरा जेटी का विस्तार रु. 2.00 करोड़</p> <p>ख) भूमि तथा बाड़े का विकास 3.00 करोड़</p> <p>ग) तुणा सरणा का निकर्षण - कार्य रु. 9.00 करोड़</p> <p>घ) शुष्क थोक टर्मिनल (पीपीपी के आधार पर) रु. 1060.00 करोड़ रु. 818.16 करोड़ (पीपीपी) के साथ रु. 241.84 करोड़ (आईआर)</p> <p>चूंकि तूणा में किए जा रहे निवेश कंडला पोर्ट में किए गए निवेशों के समरूप है, अतः पोर्ट ने तूणा में भी कंडला की दरों को लागू करने का प्रस्ताव रखा है।</p>
5	<p>शुष्क गोदी प्रारंभिक तौर पर पोर्ट जलयानों के लिए सुविधाएं जुटाती है। उत्कृष्ट उपयोक्ता पोर्ट ट्रस्ट सहित शुष्क गोदी का उपयोग करने वाले सभी जलयानों पर किए गए व्यय को छोड़कर निजी जलयानों से प्राप्त राजस्व लागत विवरण में शामिल है।</p>	<p>यह सत्य है कि शुष्क गोदी सुविधाएं मुख्य रूप से पोर्ट के जलयानों के लिए है परंतु शुष्क गोदी पर बची हुई समयावधि का लाभकर उपयोग करने के लिए प्रायवेट अभिकरणों को गोदी सुविधाएं उपलब्ध कराई जाती है। वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के अनुसार पोर्ट जलयानों द्वारा शुष्क गोदी का 24% तथा निजी जलयानों का 76% उपयोग हुआ है।</p>
6	<p>पोर्ट आगामी तीन वर्षों में प्रचालन में उपलब्ध किए जाने हेतु अपेक्षित कुशलता तथा सेवा की गुणवत्ता में प्रत्याशित सुधार को सूचीबद्ध नौभार के प्रहस्तन की इकाई लागत कम करने हेतु किए गए/ किए जानेवाले उपाय तत्संबंधी समर्थक आंकड़ों तथा विश्लेषण सहित स्पष्ट करें।</p>	<p>आगामी कुछ वर्षों के दौरान इस पोर्ट से होने हेतु अपेक्षित भारी यातायात के मुद्दे कुशलता बढ़ाने के लिए विविध परियोजनाएं जैसे घाटों का सुदृढीकरण, भूमि, गोदामों, क्रेनों का विकास सरणी का निकर्षण आदि किए जा रहे हैं। अवसरचना में परिवर्धन के अलावा अन्य विविध उपाय जैसे तुलासेतु का प्रबन्ध, थैलाबन्ध संयंत्र का संस्थापन और उपयोक्ताओं द्वारा अपने नौभार के लिए नौभार प्रहस्तन उपकरण भंडारण स्थल का अधिकतम उपयोग, नौभार का सुगम संचलन, घाट पर लगाने और भंडारण नीतियों का गठन, रात्रि नौसंचालन आदि किए जा रहे हैं।</p>
7	<p>कृपया रु. 5/- प्रति टन के प्रस्तावित नवीन रेलवे प्रभार के लिए औचित्य पर आधारित लागत प्रस्तुत करें। इस संबंध में, आगामी तीन वर्षों में मुहैया करवाई जानेवाली अतिरिक्त रेलवे सुविधाओं और उपार्जित किए जानेवाली रेलवे प्रचालनों में सुधार भी प्रस्तुत किए जाएं।</p>	<p>रेलवे क्रियाकलाप जिस पर भारी पूंजीगत निवेश किया गया है, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत व्यय किया जा रहा है। चूंकि, उपयोक्ताओं से कोई प्रभार नहीं वसूले जानेवाले हैं, अतः पोर्ट ने रेलवे के माध्यम से संचालित जानेवाले नौभार से रु. 5.00 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है।</p> <p>आगामी तीन वर्षों में मुहैया करवाई जानेवाले अतिरिक्त रेलवे सुविधाएं निम्नवत् हैं :-</p> <p>योजना का नाम प्राक्कलित लागत (रु. करोड़ों में)</p> <p>कंडला में घाट संख्या 11 से 16 पर</p> <p>पश्च क्षेत्र के पिछवाड़े में सड़क तथा</p> <p>रेलवे तंत्रजाल का विस्तार रु. Rs. 17.39</p> <p>गांधीधाम कंडला गेज रुपान्तरण रु. 25.00</p> <p>गांधीधाम से तूणा टेकरा तक रेलवे लाइन रु. 42.50</p>
8	<p>उपयोक्ताओं में से बहुत से उपयोक्ताओं ने दरों के मान में विद्यमान सोपाधिकताओं की समीक्षा करने तथा बुद्धिसंगत व्याख्या करने की आवश्यकता इंगित की। कंडला पोर्ट ट्रस्ट ने सभी संबंधित उपयोक्ताओं के साथ बैठक आयोजित करने सोपाधिकताओं में आवश्यक परिवर्तन करने का सुझाव देने की सहमति दी। पोर्ट को परामर्श दिया कि रिपोर्ट प्रस्तुत करते समय उसमें मंजूर और नामंजूर मुद्दे, नामंजूर गांधी कारको के साथ स्पष्ट रूप दर्शाएं</p>	<p>सभी संबंधित उपयोक्ताओं के साथ दिनांक 17 अगस्त 2010 को एक बैठक हुई। किए गए विचार-विमर्श का सार प्रस्तुत है।</p>

9	कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 3 अगस्त 2010 के पत्र में निहित बहुत से ब्यौरे कंडला पोर्ट ट्रस्ट के दिनांक 18 दिसंबर 2009 के पूर्ववर्ती पत्र के अधीन प्राप्त ब्यौरों से अलग है। हालांकि वर्ष 2009-10 के आंकड़ों में परिवर्तन शायद आधुनिकीकरण के कारण है वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के भरणघाट प्रभारों में परिशोधन और लीड अयस्क, कोयला, पीओएल उर्वरक आदि से विलंब/भंडारण आय के कारण स्पष्ट नहीं है। विभिन्न नौभार समूह संबंधी आय के आंकड़ों में अंतर के कारण वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 हेतु दर्शाई गई कुल नौभार प्रहस्सन आय में अंतर है। कंडला पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध किया गया कि वह वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 से संबंधित आंकड़ों के साथ लागत विवरण को परिशोधित करें।	आवक्य उपयोगिता जैदी होने के कारण इफकी जैदी से वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 संबंधी भरणघाट प्रभार आय क्रमशः रु. 797.03 लाख तथा रु. 618.37 लाख तक राशि की कटौती कर दी गई है इसलिए पी ओ एल की भरणघाट आय में परिवर्तन हुआ है। अतः दिनांक 07.12.2009 के पत्र द्वारा भेजे गए पूर्ववर्ती आंकड़ों से पी ओ एल की भरणघाट आय में अंतर है।
10	सम्बन्धित आय से संबंधित फार्म 3-क में और कंडला और पोर्ट दोनों के लिए संपूर्ण इकाई (कंडला + वाडीनार) संबंधी यातायात आंकड़े नहीं दर्शाए गए हैं। कंडला पोर्ट ट्रस्ट में अनुपालन करने का अनुरोध किया गया है।	वर्ष 2009-10 के वास्तविक यातायात से संबंधित परिशोधित यातायात आंकड़े प्रस्तुत किए गए हैं।
11	वर्ष 2010-11 की नौभार प्रहस्सन क्रियाकलाप तथा पोर्ट और गोदी क्रियाकलाप पर व्यय का वर्ष 2009-10 के वास्तविक व्यय से 15% अधिक प्रक्षेपित हुआ है। चूंकि धोक मूल्य सूचक जो 3.76 % है के प्रचलित संचलन के संदर्भ में व्यय प्रक्षेपण होना चाहिए। अतः बताए गए स्तर से अधिक कंडला पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ध्यान में रखी गई लागत में वृद्धि के संबंध में औचित्य दिए जाने की आवश्यकता है। टैरिफ मार्गदर्शिकाओं द्वारा अनुमत स्तर से अधिक वृद्धि पाने के लिए अगले दो वर्षों के लिए व्यय प्रक्षेपण का भी औचित्य दिया जाए।	वर्ष 2010-11 के लिए ध्यान में रखा गया व्यय वर्ष 2010-11 के बजट प्राक्कलन के आंकड़ों से है। टैम्प के समक्ष दिसंबर 2009 में परिशोधन संबंधी प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया। वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए 5.8% वृद्धि दी गई है। चूंकि निकर्षण, अनुरक्षण लागत तथा ऊर्जा लागत से अधिक व्यय होना प्रत्याशित है अतः उसे वर्ष 2011-12 5.8% से अधिक वर्धित किया गया है, जबकि टैरिफ मार्गदर्शिकाओं के अनुसार वर्ष 2011-12 में 5.8% वृद्धि देते हुए वर्ष 2012-13 की लागत परिकलित की गई है।
12	कंडला और वाडीनार दोनों ही जगहों पर संप्रति प्रचलित दरों को निश्चित करते समय जिन प्रक्षेपणों पर निर्भर रहा जा सका है उनके संदर्भ में पोर्ट का वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के अंतर का संपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया।	वर्ष 2007-08, 2008-09 तथा 2009-10 के लिए संप्रति प्रचलित दरों को निश्चित करते समय जिन प्रक्षेपणों पर निर्भर रहा जा सका है उनके संदर्भ में पोर्ट का वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन के अंतर कर संपूर्ण विश्लेषण प्रस्तुत किया गया है।

9. संयुक्त सुनवाई के परिणामस्वरूप, कंडला कस्टम हाउस एजेन्ट्स एसोसिएशन, कंडला स्टीमशिप एजेंट्स एसोसिएशन और कंडला पोर्ट स्वीवर्डर्स एसोसिएशन ने क्रमशः दिनांक 29 जुलाई, 29 तथा 2 अगस्त 2010 के पत्रों द्वारा कंडला पोर्ट ट्रस्ट के प्रस्ताव पर अपनी आगे टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं। पोर्ट ने उस पर अपनी अभ्युक्तिपूर्ण प्रस्तुत की है। उपयोगिताओं की टिप्पणियाँ और पोर्ट द्वारा दी गई अभ्युक्तियाँ।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियाँ उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों को उद्धरण तथा किए गए तर्क वितर्क सुसंगत पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति विचारार्थ प्रकट होती है:
- (i). कोपीटी ने अपने पत्रों दिनांक 18 दिसम्बर 2008, 29 जून 2010, 27 जुलाई 2010 और 30 अगस्त 2010 द्वारा विभिन्न समयावधियों पर भिन्न-भिन्न लागत विवरण भेजे हैं। यह विश्लेषण पत्तन के अधुनातन पत्र दिनांक 30 अगस्त 2010 के अधीन प्राप्त हुए अधुनातिता लागत विवरणों के आधार पर किया गया है।
- (ii). इस प्राधिकरण ने वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के लिए अनुमानित लागत स्थिति के आधार पर मई 2007 में कोपीटी का दरमान अंतिम बार संशोधित किया था। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा का अधिकार देता है। वर्ष 2007-08 से 2009-10 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:
- (क). वर्ष 2007-08 और 2009-10 के दौरान 171.10 एमएमटी के अनुमानित यातायात के विपरीत वास्तविक कुल यातायात 218.64 एमएमटी था। 22 नवम्बर 2010 को हुई एक अधिकारी स्तरीय बैठक में कोपीटी ने सूचित किया था कि 218.64 एमएमटी के यातायात में उसके एसबीएम पर एस्सार द्वारा प्रहस्तित थुपुट जोकि तदनुसूची अवधि के दौरान 55.83 एमएमटी था, शामिल था। एस्सार द्वारा वादिनार एसबीएम में परिचालन के बारे में कोपीटी ने पिछले संशोधन में नहीं बताया था। 218.64 एमएमटी के कुल यातायात, जिसमें वादिनार में एस्सार द्वारा प्रहस्तित यातायात शामिल था, की जब अनुमानों से तुलना की जाती है तो 28.61 प्रतिशत की वृद्धि दर्शाता है।
- (ख). ₹ 991.66 करोड़ के अनुमान के विपरीत ₹ 1085.71 करोड़ की कुल परिचालन आय (जिसमें इफको जेट्टी से घाटशुल्क रूप में एकत्रित ₹ 21.02 करोड़ और एस्सार से घाटशुल्क रूप में एकत्रित ₹ 73.01 करोड़ शामिल है।) 9.48 प्रतिशत की बढ़ोतरी है। यह तुलना करते समय, पिछले सामान्य संशोधन में प्रदान की गई प्रशुल्क वृद्धि दर्शाने के लिए 11 जुलाई 2007 से कांडला प्रभाग की अनुमानित पोत संबंधित आय पत्तन देयताओं, पाइलटेंज, जल की आपूर्ति और अन्यो के मामले में 16 प्रतिशत और बर्थ किराये के मामले में 80 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।
- (ग). ₹ 856.87 करोड़ के अनुमान के विपरीत मूल्यहास और अन्य उपरिचयों राशि ₹ 845.03 करोड़ सहित कुल परिचालन व्यय में 28.63 प्रतिशत की वृद्धि है। कोपीटी के अनुसार वृद्धि वेतन और मजदूरी तथा निकर्षण व्यय में वृद्धि के कारण है।
- (घ). ₹ 334.77 करोड़ के अनुमान के विपरीत ₹ 240.67 करोड़ का परिचालन अधिशेष, 28.11 प्रतिशत की कमी है।
- (ङ). ₹ 2518.91 करोड़ की अनुमानित नियोजित पूंजी के विपरीत कुल नियोजित पूंजी ₹ 2133.87 करोड़ रही है। पत्तन ने इसके कारण पांच ईएलएल घाट क्रैनों की प्राप्ति और दो कार्गो बर्थों के निर्माण की इसकी योजनाओं को छोड़ना बताया है क्योंकि इन परियोजनाओं को पीपीपी के माध्यम से चलाए जाने का निर्णय लिया गया है।
- (च). ₹ 88.08 करोड़ के समायोजित अनुमानित निवल घाटे के विपरीत वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान ₹ 138.59 करोड़ का कुल निवल घाटा है।
- (छ). वर्ष 2007-08 से 2009-10 के विश्लेषण को दर्शाता विवरण अनुलग्नक-1 रूप में संलग्न किया गया है। चूंकि पत्तन ने कोई अधिशेष अर्जित नहीं किया है, इसलिए पिछली अवधि के किसी अधिशेष के समायोजन का मुद्दा ही नहीं उठता है।
- (iii). (क). इसके प्रस्ताव दिनांक 18 दिसम्बर 2009 में, कोपीटी ने वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में क्रमशः 77.90 एमएमटी, 79.20 एमएमटी, 83.70 एमएमटी और 83.70 एमएमटी यातायात प्रहस्तित किए जाने का अनुमान लगाया था। इसे बाद में पत्तन द्वारा क्रमशः 79.50 एमएमटी, 78.00 एमएमटी, 87.40 एमएमटी और 88.45 एमएमटी संशोधित किया गया था। प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन द्वारा प्रतिवेदित संशोधित कार्गो-वार और स्थान-वार यातायात अनुमान निम्नवत् है:

(लाख टनों में)

स्थान के ब्योरे	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
कांडला - लिविङ कार्गो				
आयात	80.93	87.85	72.61	72.90
निर्यात	26.72	22.15	25.99	26.30

कांडला - शुष्क कार्गो				
आयात	171.83	173.05	177.10	181.10
निर्यात	74.02	85.95	91.30	97.20
वादिनार	439.03	429.00	507.00	507.00
प्रोतांतरण	2.42	2.00		
जोड़	795.00	780.00	874.00	884.50

(ख) वर्ष 2009-10 में 79.50 एमटी के वास्तविक यातायात की तुलना में, वर्ष 2010-11 के लिए 78.00 एमटी का अनुमान लगभग 2 प्रतिशत कम है। वर्ष 2011-12 के अनुमान को 87.40 एमटी अर्थात् 2010-11 में 12.05 प्रतिशत तक लिया गया है। वर्ष 2012-13 के लिए अनुमान 88.45 एमटी रखा गया है अर्थात् 2011-12 से 1.2 प्रतिशत तक ज्यादा।

(ग) 2010-11 में कांडला में प्रहस्तित किया जाने वाला कुल द्रव कार्गो (आयात और निर्यात) कमतर (9.00 एमटी) अनुमानित किया गया है जबकि इस कार्गो का 10.76 एमटी 2009-10 में प्रहस्तित किया गया था। तथापि, केपीटी ने बाद के दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 में इस कार्गो का उच्चतर प्रहस्तन अनुमानित किया है अर्थात् तत्संबंधी पिछले वर्षों में 9.55 प्रतिशत और 1.22 प्रतिशत की वृद्धि।

(घ) कांडला डिवीजन में 2010-11, 2011-12 और 2012-13 में प्रहस्तित किए जाने वाले कुल शुष्क कार्गो (आयात और निर्यात) तत्संबंधी पिछले वर्षों में क्रमशः 5.34 प्रतिशत, 3.63 प्रतिशत और 3.68 प्रतिशत ज्यादा अनुमानित किया गया है।

(ङ) वादिनार डिवीजन के लिए 2010-11 हेतु अनुमान 2009-10 में 2.28 प्रतिशत की मामूली कमी के साथ लगाया गया है। 2011-12 और 2012-13 के लिए यह अनुमान वर्ष 2010-11 के लिए लगाए गए अनुमान की तुलना में 18.18 प्रतिशत तक ज्यादा है। पत्तन में 2010-11 के दौरान वादिनार में थ्रुपुट में कमी के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। आईपीए द्वारा रखे गए आंकड़ों से यह स्पष्ट होता है कि अप्रैल-नवम्बर 2010 के दौरान कांडला पत्तन ने 54.13 एमएमटी कार्गो के थ्रुपुट का प्रहस्तन किया था। इस दर पर, यह उपयुक्ततः निष्कर्ष निकाला जा सकता है कि पत्तन केपीटी द्वारा लगाए गए 78 एमएमटी के अनुमान के विपरीत 2010-11 के दौरान 82 एमएमटी थ्रुपुट का प्रहस्तन करेगा (वादिनार का थ्रुपुट पत्तन द्वारा यथा अनुमानित 42.90 एमएमटी के विपरीत 46.90 एमएमटी सुविचारित किया गया है)।

(च) इस प्राधिकरण की ओर से यह विशिष्ट प्रश्न पूछे जाने पर कि द्रव कार्गो अनुमानों को 2009-10 के वास्तविक थ्रुपुट की तुलना में कम क्यों रखे गए हैं, पत्तन ने बताया है कि कुछ घटकों पर आयात शुल्कों में कटौती के कारण 2009-10 के दौरान द्रव कार्गो का अनिर्धारित आयात था। पत्तन के अनुसार, 2010-11 से 2012-13 के अनुमान परंपरागत आधार पर लगाए गए हैं।

(छ) 2010-11 से 2012-13 के लागत विवरणों में केपीटी द्वारा प्रेषित यातायात अनुमानों पर विश्वास किया गया है सिवाय उपर्युक्त उप-पैरा (ङ) में यथा उल्लिखित बदलाव के। इस विश्लेषण में सुविचारित संशोधित कार्गो-वार और स्थान-वार यातायात पूर्वानुमान नीचे दर्शाया गया है:

(लाख टनों में)

स्थान के ब्योरे	2009-10 वास्तविक	2010-11 अनुमान	2011-12 अनुमान	2012-13 अनुमान
कांडला - लिक्विड कार्गो				
आयात	80.93	67.85	72.61	72.90
निर्यात	26.72	22.15	25.99	26.30
कांडला - शुष्क कार्गो				
आयात	171.83	173.05	177.10	181.10

नियति	74.02	85.95	91.30	97.20
वादिनार	439.03	469.00	507.00	507.00
पोतांतरण	2.42	2.00		
जोड़	795.00	820.00	874.00	884.50

यह उल्लेखनीय है कि इस कार्यवाही के दौरान जिन उपयोक्ताओं से विचार-विमर्श किया गया उनमें से किसी ने भी यातायात अनुमानों पर कोई आपत्ति व्यक्त नहीं की है। किन्तु यदि गलत अनुमानन के कारण कंपनी को कोई अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार प्रशुल्क की अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।

- (iv). (क). कंपनी ने सूचित किया है कि बीओटी आय और कार्गो प्रहस्तन प्रभाग से आय को अलग करते हुए, वर्ष 2009-10 के लिए समग्र पत्तन की परिचालन आय रु 342.51 करोड़ थी। अनुवर्ती वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानित परिचालन आय क्रमशः रु 372.91 करोड़, रु 377.62 करोड़ और रु 386.46 करोड़ थी। कंपनी के अधिकारियों के साथी की गई चर्चा में, यह बताया गया था कि हालांकि पत्तन ने इफको से घाटशुल्क आय को शामिल किया है, परन्तु उसने अपने लागत विवरणों में शामिल नहीं किया था, इसने वादिनार में एस्सार द्वारा प्रहस्तित थ्रुपुट पर घाटशुल्क आय का अनुमान लगाया था। 25 नवम्बर 2010 को कंपनी ने औपचारिक रूप से बताया था कि वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए एस्सार से अनुमानित घाटशुल्क आय क्रमशः रु 26.19 करोड़, रु 38.29 करोड़ और रु 38.29 करोड़ होगी। जैसाकि उपर्युक्त उप-पैरा (iii) (ड) में बताया गया है, वर्ष 2010-11 के लिए वादिनार में थ्रुपुट पत्तन द्वारा अनुमान 42.99 एमएमटी के विपरीत 46.90 एमएमटी पर विचार किया है। इस प्रकार, पत्तन द्वारा सभी तीन वर्षों के लिए सुविचारित रु 25.20 करोड़ प्रतिवर्ष के विपरीत वर्ष 2010-11 के लिए रु 58.25 करोड़ और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु 63.49 करोड़ प्रत्येक पर विचार किया है।

- (ख). कंपनी ने एस्सार और इफको द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं से सृजित आय को शामिल किए जाने के बारे में अपने पत्र दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा अपना विरोध संप्रेषित किया था। पत्तन के अनुसार, ये सुविधाएं पार्टियों के साथ करार किए जाने के बाद सृजित की गई हैं और इसलिए ऐसी आय को निजी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी के बराबर माना जाना चाहिए और सामान्य दर संशोधन के समय वित्तीय विवीक्षाओं की गणना करने के परिदृश्य में रखा जाना चाहिए। करार दिनांक 8 अक्टूबर 1997 के अनुसार, एस्सार रु 35 प्रति टन के तत्समय अधिसूचित प्रभार के विपरीत रु 18 प्रति टन का घाटशुल्क प्रभार पत्तन को अदा करेगा। जहां तक इफको का संबंध है, यह करार दिनांक 8 नवम्बर 1996 के अनुसार प्रचलित कंपनी के दरमान के अनुसार पूरा घाटशुल्क अदा करेगा। चूंकि एस्सार और इफको से पत्तन को प्राप्त आय घाटशुल्क के रूप में है और इस आय को कांडला पत्तन न्यास के बही लेखों में घाटशुल्क रूप में लेखांकित किया गया है, इसलिए इस दर विश्लेषण से अलग किए जाने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता। यह स्वीकार करना होगा कि इफको और एस्सार दोनों सरकार के पूर्वानुमोदन से धारा 42 के अधीन प्राधिकृत व्यक्ति नहीं हैं परन्तु पत्तन सुविधा के उपयोक्ता हैं। द्विपक्षीय करारों से अन्य पत्तनों जैसे पारादीप पत्तन न्यास और न्यू मंगलूर पत्तन न्यास को प्राप्त इस प्रकार की आय को उन पत्तनों का सामान्य दर संशोधन करते समय राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है और, इसलिए, कांडला पत्तन न्यास के मामले में कोई अपवाद नहीं किया जा सकता।

- (ग). वर्ष 2009-10 के दौरान कार्गो प्रहस्तन से परिचालन आय रु 118.41 करोड़ थी। कंपनी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय क्रमशः रु 139.76 करोड़, रु 143.27 करोड़ और रु 145.34 करोड़ अनुमानित की गई है। उपर्युक्त उप-पैरा (iv) (क) में स्पष्ट किए गए कारणों से (कंपनी द्वारा सुविचारित रु 25.20 करोड़ के विपरीत वर्ष 2010-11 के लिए रु 58.25 करोड़ और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु 63.49 करोड़ प्रत्येक पर वादिनार की परिचालन आय पर विचार करते हुए), अनुमानित परिचालन आय को बढ़ाकर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः रु 33.05 करोड़, रु 38.29 करोड़ और रु 38.29 करोड़ किया गया है। इसके अलावा, मौजूदा बीओटी परिचालकों से प्राप्त की जाने वाली अनुमानित रॉयल्टी का 50 प्रतिशत, रु 8.85 करोड़ प्रति वर्ष, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान राजस्व रूप में सुविचारित किया गया है जैसाकि अनुवर्ती उप-पैरा

- xii (ग) में विस्तार से दिया गया है। अनुमानित परिचालन आय को सम अप करने के लिए क्रमशः ₹ 181.36 करोड़, ₹ 190.11 करोड़ और ₹ 192.18 करोड़ की गणना की गई है।
- (घ). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, पत्तन और गोदी गतिविधि से प्राप्त परिचालन आय केपीटी पत्तन द्वारा क्रमशः ₹ 208.21 करोड़, ₹ 208.96 करोड़ और ₹ 215.72 करोड़ अनुमानित की गई है जिसे सभी तीन वर्षों के लिए ₹ 80.01 करोड़ प्रतिवर्ष पर वादिनार की पोत संबंधित आय में शामिल किया गया है। पत्तन ने सभी तीन वर्षों के लिए वादिनार में आय के इसी स्तर को बनाए रखा है जबकि वहां पर यातायात तीन वर्षों के लिए क्रमशः 42.90 एमएमटी, 50.70 एमएमटी और 50.70 एमएमटी अनुमानित किया है। उपर्युक्त उप-पैरों (iii) (ड) और (च) द्वारा वादिनार में प्रहस्तित किए जाने वाले अनुमानित यातायात में बदलाव से तालमेल के लिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पत्तन से और उस प्रभाग की गोदी गतिविधि से आय क्रमशः ₹ 87.47 करोड़, ₹ 94.55 करोड़ और ₹ 94.55 करोड़ परिगणित किया गया है। इसके अलावा, प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय उप-पैरा (ड) के नीचे यथा चर्चा किए गए विदेशी मुद्रा विनियम भिन्नता के लिए समायोजित किया गया है।
- (ड). इसके आय अनुमानों में, केपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए 1 अ०डा० = ₹ 48.00 की विनियम दर और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 1 अ०डा० = ₹ 48.13 की विनियम दर पर विचार किया है। इस विश्लेष को अंतिम रूप देने के समय विनियम दर लगभग 1 अ०डा० = ₹ 45.11 है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 के अनुसार, आय अनुमानों को डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के विदेशी मुद्रा विनियम उतार-चढ़ावों के रूप में लिया जाना चाहिए। पत्तन ने दर्शाया है कि वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन और गोदी गतिविधि से आय का लगभग 88 प्रतिशत डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों (विदेशगामी पोतों के लिए दरें) से सृजित किया गया है और शेष तटीय पोतों से सृजित किया गया है। इस अनुपात के आधार पर, वर्ष 2010-11 के प्रथम आठ महीनों (अप्रैल-नवम्बर) के लिए पोत संबंधित आय ₹ 45.33 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनियम दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है। दिसम्बर 2010 से शुरू होकर भविष्य अवधि मार्च 2013 तक की भविष्य अवधि के लिए पोत संबंधित आय इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित ₹ 45.11 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनियम दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है। हालांकि कार्गो कंटेनरों पर भंडारण शुल्क भी डॉलर मूल्यवर्गित है, परन्तु इस संबंध में कोई संशोधन नहीं किया गया है क्योंकि केपीटी ने कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के निजीकरण की वजह से इन वर्षों के लिए किसी कंटेनर भंडारण आय का अनुमान नहीं लगाया है।

- उपर्युक्त बदलावों के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित गतिविधियों से आय केपीटी के अनुमानों क्रमशः ₹ 208.22 करोड़, ₹ 208.96 करोड़ और ₹ 215.73 करोड़ के विपरीत क्रमशः ₹ 204.84 करोड़, ₹ 219.16 करोड़ और ₹ 225.79 करोड़ पर विचार किया है।
- (घ). दिशानिर्देश दरमान के प्रत्येक सामान्य संशोधन के समय प्रचलित विनियम दर के संदर्भ में तटीय दरों के पुनर्उल्लेख की अनुमति नहीं देते हैं। मई 2007 में अनुमोदित पिछले दर संशोधन में, विनियम दर 1 अ०डा० = ₹ 41.20 सुविचारित की गई थी। वर्तमान में प्रचलित विनियम दर 1 अ०डा० = ₹ 45.11 है। तटीय पोतों/कंटेनरों की वर्तमान दरों की तत्संबंधी प्रशुल्क श्रेणी में निर्णीत प्रशुल्क, यदि कोई हो, में सामान्य वृद्धि की सीमा तक संशोधन किया जाएगा।
- (छ). किराये-योग्य भूमि और बिल्डिंग से संबंधित गतिविधि से परिचालन आय पत्तन द्वारा तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए, लागत विवरण में ₹ 24.93 करोड़, ₹ 25.39 करोड़ और ₹ 25.39 करोड़ अनुमानित की गई है। वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 17.17 करोड़ की वास्तविक आय की तुलना में, उपर्युक्त तीन वर्षों के लिए आय अनुमान ज्यादा है। की गई विशेष टिप्पणी पर, पत्तन ने सूचित किया है कि अनुमानित आय में वृद्धि नीलाम की गई भूमि और प्रतीक्षित सीआरजेड विलयर्स पर संभावित प्रीमियम की वजह से है।

नौजुदा बीओटी परियोजनाओं से प्राप्ति-योग्य पदटा किराये राजस्व रूप में स्वीकृत किए गए हैं और इस विश्लेषण में संपदा किराये से आय शीघ्र के अधीन शामिल किया गया है।

संपदा किरायों से आय इस प्रस्ताव में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने के लिए और यह देखने के लिए कि क्या इस गतिविधि से होने वाला अधिशेष, यदि कोई हो, अन्य घाटे वाली गतिविधियों को प्रति-सहायिकी के लिए उपयोग किया जा सकेगा, जैसाकि प्रशुल्क नीति

दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिया गया है। केपीटी ने कांडला पत्तन भूमि के संपदा किरायों को संशोधित करने के लिए अलग प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। यह संशोधन, केपीटी के अपने अनुमान के अनुसार, ₹ 35.95 करोड़ प्रतिवर्ष के अतिरिक्त राजस्व की उम्मीद से किया गया है। कांडला डिवीजन की कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में घाटे को पूरा करने के लिए इस अधिशेष की उपयोगिता पर अनुवर्ती पैरा XVI (ख) में चर्चा की गई है।

- (v). केपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 8.54 करोड़, ₹ 9.21 करोड़ और ₹ 9.70 करोड़ की एफ एंड एम आय का अनुमान लगाया है। आंकड़ों पर पहुँचने के समय, केपीटी ने पिछले वर्षों से संबंधित आय को अलग रखा है (जिसका ब्रेकअप पत्तन द्वारा नहीं भेजा गया है), आरक्षित निधियों पर ब्याज, स्टॉफ अग्रिमों पर ब्याज, लाभांश आय और रॉयल्टी से आय।
- (vi). (क). केपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 55.38 करोड़, ₹ 58.60 करोड़ और ₹ 62.00 करोड़ के एफ एंड एम व्यय का अनुमान लगाया है। केपीटी ने सुनिश्चित किया है कि उसके द्वारा सुविचारित एफ एंड एम व्यय पूंजी ऋण पर ब्याज के भुगतान, वीआरएस देयताओं, पेंशन निधि में अंशदान, फ्रिंज बेनिफिट टैक्स और पिछले वर्षों से संबंधित मदों को अलग रखा गया है। लागत विवरणों में, पत्तन ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 3.00 लाख, ₹ 108.67 लाख और ₹ 106.67 लाख के दोगुने एफ एंड एम व्यय पर विचार किया है जिसे हमारे द्वारा दर्शाया गया है।
- (ख). केपीटी ने पुष्टि की है कि उसने पेंशन के भुगतान के लिए वर्ष 2009-10 के दौरान ₹ 23.96 करोड़ व्यय किए हैं और यह राशि मजदूरी संशोधन/पेंशन भुगतानों के संशोधन की तरह पेंशन बकाया राशियों के भुगतान में शामिल नहीं किया गया था। वर्ष 2009-10 के वास्तविक पेंशन सवितरण के आधार पर, पत्तन ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 26 करोड़, ₹ 27.50 करोड़ और ₹ 29.10 करोड़ का अनुमान लगाया है।
- (vii). केपीटी ने वर्तमान दर संशोधन प्रस्ताव में रेलवे गतिविधि को स्वतंत्र गतिविधि के रूप में मानते हुए लागत विवरण प्रस्तुत किया है। चूंकि केपीटी ने रेलवे गतिविधि से कोई पृथक आय सृजित नहीं की थी, इसलिए रेलवे गतिविधि पर किए गए व्यय को अंतिम सामान्य संशोधन तक कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के रूप में माना गया था। हालांकि रेलवे से कोई आय सृजित नहीं की गई है, परन्तु पत्तन क्षेत्र के भीतर स्थित रेलवे लाइनों के रखरखाव के लिए वर्ष 2007-08 से 2009-10 के दौरान प्रतिवर्ष ₹ 91 लाख से ₹ 233 लाख के बीच व्यय किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यह व्यय (प्रत्यक्ष परिचालन व्यय + मूल्यहास) क्रमशः ₹ 102.38 लाख, ₹ 118.16 लाख और ₹ 121.32 लाख अनुमानित किया गया है। अपनी मरम्मतों और अनुरक्षण लागतों को पूरा करने के लिए, पत्तन ने अपने रेलवे तंत्र के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो से ₹ 5 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। निर्धारित प्रोफार्मा में लागत व्योरे उपलब्ध करवाए जाने की बजाय, केपीटी ने केवल गोदियों के भीतर रेलबद्ध कार्गो और रेल बंध कार्गो के प्रति टन प्रहस्तन की लागत का व्योरा देते हुए विवरण भेजा है। रेल बंध कार्गो से ₹ 5 प्रति टन की वसूली के लिए पत्तन के प्रस्ताव का मुद्दा उप-पैरा (xvi) द्वारा अलग से चर्चा की गई है।
- (viii). (क). वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभाग पर मूल्यहास, प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और कार्गो प्रहस्तन पर व्यय के अतिरिक्त कुल परिचालन व्यय ₹ 219.08 करोड़ था। केपीटी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 246.13 करोड़, ₹ 269.60 करोड़ और ₹ 285.24 करोड़ की परिचालन लागत पर अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 के लिए परिचालन व्यय का अनुमान लगाते समय, पत्तन ने वर्ष 2009-10 के व्यय में 12.34 प्रतिशत की वृद्धि की है। तथापि, वर्ष 2010-11 के लिए परिचालन व्यय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.51 के अनुसार 3.78 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। केपीटी के अधिकारियों के साथ 22 नवम्बर 2010 को हुई चर्चा में, यह सूचित किया गया था कि वर्ष 2010-11 के लिए वेतन संबंधी अनुमानित व्यय में श्रेणी I और II अधिकारियों के वेतन के संशोधन के प्रभाव को शामिल नहीं किया था, जो बकाया राशियों के अलावा लगभग ₹ 7 करोड़ होगा और पत्तन ने वर्ष 2010-11 के लिए अनुमानों में इस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया है। चूंकि श्रेणी I और II अधिकारियों का वेतन संशोधन पत्तन में पहले ही लागू हो चुका है, इसलिए वर्ष 2010-11 के वेतन अनुमान में ₹ 7 करोड़ के प्रभाव पर विचार किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए अनुमानों को 3.78 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।
- (ख). पत्तन ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 91.50 करोड़, ₹ 106 करोड़ और ₹ 112.14 करोड़ के अनुरक्षण निकर्षण व्यय पर विचार किया है। वर्ष 2009-10 के दौरान उक्त व्यय ₹ 83.99 करोड़ था। 22 नवम्बर 2010 को दर संशोधन प्रस्ताव पर चर्चा करने वाले अधिकारियों ने पुष्टि की है कि पत्तन द्वारा यथा परिकल्पित निकर्षण व्यय को लिया जाएगा और वास्तव में उसके

लिए ठेका कंपनी के न्यासी मंडल के अनुमोदन से पहले ही दिया जा चुका है। अतः पत्तन के निकर्षण व्यय अनुमानों को स्वीकार किया गया है। पत्तन द्वारा 5.8 प्रतिशत पर वर्ष 2012-13 के लिए इस व्यय की वृद्धि इस विश्लेषण में 3.76 प्रतिशत सुविचारित की गई है।

- (ix). कंपनी ने वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 75.32 करोड़, ₹ 80.97 करोड़ और ₹ 81.04 करोड़ के प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का अनुमान लगाया है। पत्तन ने तत्संबंधी पिछले वर्षों में इस शीर्ष में 5.72 प्रतिशत, 7.51 प्रतिशत और 0.07 प्रतिशत व्यय अनुमानों में वृद्धि की है। तथापि, दिशानिर्देशों के खंड 2.51 के अनुसार 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करते हुए व्यय अनुमानों को संशोधित किया गया है।
- (x). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, विभिन्न सेवाओं के लिए मैनिंग मान/डैटम विभिन्न निपटानों के आधार पर पत्तन द्वारा अनुसरित स्तरों पर परिगणित किया गया है। यह भी बताया गया है कि परिचालन में प्रौद्योगिकीय बदलावों से, पत्तन को समय एवं गति अध्ययन करने के लिए आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए और देय कानूनी कार्यवाही के बाद तदनुसार मैनिंग मान/डैटम नियमित रूप से समायोजित किया जाना है। जब इस खंड की ओर ध्यान आकर्षित किया गया था, पत्तन ने सूचित किया था कि नेशनल ट्रिब्यूनल के निर्णय के अनुसार मैनिंग मानों पर कार्यान्वयन के लिए यूनियनों के साथ चर्चा की जा रही है। पत्तन ने भी सूचित किया है कि डैटम में संशोधन पर भी यूनियनों के साथ चर्चा की जा रही है और उसके द्वारा विभिन्न परिचालनों का समय एवं मोशन अध्ययन नहीं किए गए हैं। यह प्राधिकरण दोहराता है कि पत्तन को प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 में यथा दिए गए अनुसार आवश्यक कार्रवाई करनी चाहिए।
- (xi). (क). कंपनी द्वारा वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित अनुमानित नियोजित पूंजी क्रमशः ₹ 733.33 करोड़, ₹ 717.17 करोड़ और ₹ 723.24 करोड़ है। पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष वार नियोजित पूंजी में कोई कार्यगत पूंजी शामिल नहीं की गई है। प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देश कार्यगत पूंजी की विभिन्न मदों जैसे वस्तुसूची, विविध देनदारियां, रोकड़ शेष, आदि के लिए प्रतिमानक निर्धारित करते हैं। इसलिए, पत्तन से नियोजित पूंजी के कार्यगत पूंजी भाग की गणना करने का अनुरोध किया गया था। कंपनी ने सूचित किया है कि जब प्रशुल्क निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों के खंड 2.99 में विनिर्दिष्ट सीमाओं का पालन करने के बाद कार्यगत पूंजी निर्धारित की जाती है, तो यह नकारात्मक आंकड़ा होगा और इसलिए कार्यगत पूंजी को पूंजी आधार के निर्धारण के लिए शून्य रूप में लिया गया है।
- (ख). कंपनी द्वारा वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के दौरान परिकल्पित निवल प्रखंड में परिवर्धन क्रमशः ₹ 44.83 करोड़, ₹ 23.13 करोड़ और ₹ 45.37 करोड़ है। वर्ष 2010-11 में प्रस्तावित परिवर्धन शैड एवं ढांचे (₹ 24.08 करोड़), गोदियां, पियर्स और नेविगेशनल सहायता (₹ 15.69 करोड़) और पानी, बिजली एवं अग्निशनम (₹ 5.06 करोड़) शीर्षों के अधीन हैं। वर्ष 2011-12 में प्रस्तावित परिवर्धन भूमि पर (₹ 15 करोड़), फ्लोटिंग क्रॉफ्ट पर (₹ 4.95 करोड़) और रेलवे पर (₹ 3.20 करोड़) हैं। पत्तन ने फ्लोटिंग क्रॉफ्ट (₹ 3.43 करोड़), क्रेन एवं पोत (₹ 39.64 करोड़) में निवेश के अलावा वर्ष 2012-13 के दौरान ₹ 2.30 करोड़ का कंपिटल निकर्षण परिकल्पित किया है। इन अधिकांश निवेश निर्णयों लेने के लिए विश्वास किए गए दस्तावेजों की प्रतियों सहित परियोजना ब्योरे प्रस्तुत किए हैं। यह भी पुष्टि की गई है कि बीओटी परिचालन को हस्तांतरित परिसंपत्तियों को लागत विवरणों में शामिल किया गया है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि परिकल्पित सभी पूंजी परिवर्धन प्रस्ताव में निर्दिष्ट समयावधि में पूरा हो जाएगा। इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु लागत विवरणों में कंपनी द्वारा प्रेषित नियोजित पूंजी और निवेश अनुमानों पर विश्वास किया गया है। किन्तु, यदि गलत अनुमानन के कारण कंपनी को अनावश्यक लाभ होना पाया जाएगा तो अगली समीक्षा के समय प्रशुल्क में समायोजन किया जाएगा।
- (ग). इस प्राधिकरण ने मई 2007 के अपने आदेश में कंपनी को एस्क्रो खाता खोलने और इस खाते में प्राप्त सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को जमा करवाने और विनिर्दिष्ट समयावधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन के लिए राशि उपयोग करने की सलाह दी गई थी। कंपनी ने सूचित किया है कि वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 में क्रमशः ₹ 18.20 करोड़, ₹ 21.21 करोड़ और ₹ 24.17 करोड़ की रॉयल्टी प्राप्त हुई है। वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान, पत्तन ने एस्क्रो खाते में क्रमशः ₹ 16.78 करोड़ और ₹ 19.59 करोड़ अंतरित किए थे। पत्तन ने यह भी पुष्टि की है कि ये राशियां सोगल चैनल में कंपिटल निकर्षण और बल्क भंडार शैड के निर्माण के लिए उपयोग की गई थीं। पत्तन ने यह भी अनुमान लगाया है कि वह वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रॉयल्टी रूप में ₹ 17.09 करोड़ प्रतिवर्ष प्राप्त करेगा। इस विश्लेषण के लिए, यह अनुमान लगाया गया है कि मौजूदा बीओटी परिचालकों से प्राप्त रॉयल्टी जो वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्राप्त होगी, का 50 प्रतिशत एस्करो खाते में अंतरित किया जाएगा और प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित अवसंरचना

विकास के लिए उपयोग किया जाएगा। शेष राजस्व प्राप्ति तत्संबंधी वर्षों के आय अनुमानों के अधीन लेखांकित की गई है। एस्क्रो खाते में वास्तविक और अनुमानित वर्ष वार अंतरण, इसका उपयोग और इस विश्लेषण के लिए सुविचारित वर्ष 2008-09 से 2012-13 तक के वर्षों के अंत में एस्क्रो खाते में उपलब्ध जमा शेष निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

(रु करोड़ों में)

विवरण	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
जमा शेष	—	—	—	—	0.39
एस्क्रो खाते में अंतरण	16.78	19.59	8.54	8.54	8.54
अवसंरचना विका के लिए उपयोग	16.78	19.59	8.54	8.15	8.93
रोकड़ शेष	—	—	—	0.39	—

- (घ). एस्क्रो खाते से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान निधियित/निधियित की जाने वाली परिसंपत्तियों के संबंध में केपीटी से कोई ब्योरे नहीं मिलने से, यह संभव नहीं है कि परिणामी नियोजित पूंजी/आरओसीई प्रमाण वार और गतिविधि वार का सही समायोजन किया जा सके। तथापि, अनुवर्ती तीन वर्षों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित केपिटल परियोजनाओं के आधार पर, 2010-11 के दौरान गोदियों, पियरों और नेविगेशनल सहायता से संबंधी पूंजी लागत के हिस्से के रूप में रु 8.54 करोड़, फ्लोटिंग क्रॉफ्ट (रु 4.95 करोड़) में प्रस्तावित परिकर्षणों की लागत के रूप में रु 8.15 करोड़ और 2011-12 के दौरान रेलवे पर (रु 3.20 करोड़) और 2012-13 में क्रैनें और पोत अभिगृहीत करने पर पूंजी लाग के हिस्से के रूप में रु 8.93 करोड़ एस्क्रो खाते में उपलब्ध शेष जमा से निधियित किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। कांडला डिवीजन की पत्तन देयताओं और बर्थ किराये से संबंधित प्रमुख पोत संबंधित गतिविधियों में एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लिखित मूल्य पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई का समायोजन किया गया है। यह अनुमान लगाया गया है कि वर्ष 2011-12 के दौरान रेल गतिविधि, कार्गो संबंधित सेवा, पर रु 3.20 करोड़ निवेश किए जाएंगे। उसपर आरओसीई रु 0.51 करोड़ परिगणित होता है। राशि की लघुता के मद्देनजर, कार्गो संबंधित गतिविधि में आरओसीई का समायोजन नहीं किया गया है परन्तु यथा उल्लिखित पोत संबंधित गतिविधियों में सम्पूर्ण समायोजन किया गया है। एस्क्रो खाते से उपयोग और एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के लेखा पर आरओसीई का समायोजन नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:

(रु करोड़ों में)

क्र. सं.	एस्क्रो खाते से उपयोगिताओं के विवरण	2008-09 (वास्तविक)	2009-10 (वास्तविक)	2010-11 (अनुमान)	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)
(i)	वर्ष के दौरान एस्क्रो खो से निधियित परिसंपत्तियां	16.78	19.59	8.54	8.15	8.54
(ii)	संचयी उपयोगिता	16.78	36.37	44.91	53.06	61.60
	घटाएँ: एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास					
(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यह्रास	0.00	0.56	1.21	1.50	1.77
(iv)	संचयी मूल्यह्रास	0.00	0.56	1.77	3.27	5.04
(v)	एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii) - (iv)	16.78	35.81	43.14	49.79	56.56
(vi)	एस्क्रो खाते से निधियित परिसंपत्तियों के डब्ल्यू.डी.वी. पर 16 प्रतिशत आरओसीई	2.68	5.73	6.90	7.97	9.05

(ड). विविध व्यय के अधीन, केपीटी ने वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 6.10 करोड़ और वर्ष 2010-11 के लिए ₹ 21.12 करोड़ सहायता अनुदान दर्शाया है। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि ₹ 25.12 करोड़ (2009-10 में ₹ 4 करोड़ और 2010-11 में ₹ 21.12 करोड़) इसकी हिस्सेदारी के 25 प्रतिशत के रूप में वीटीएमएस के संस्थापन के लिए अंशदान किया जाना चाहिए और शेष जीएमबी (25 प्रतिशत) और डायरेक्टरेट जनरल ऑफ लाइटहाऊसेज एंड लाइटशिफ्ट (50 प्रतिशत) द्वारा वहन किया जाना चाहिए। केपीटी ने पुष्टि की है कि केंद्रीय सरकार के अनुमोदन से नीति निर्णय लिया गया है कि वीटीएमएस के संस्थापन पर इसके द्वारा किया गया योगदान राजस्व व्यय के रूप में माना जाना चाहिए क्योंकि परिसंपत्ति का स्वामित्व पत्तन के पास विहित नहीं है। इसी प्रकार, ₹ 2.10 करोड़ का व्यय इंडियन मेरीटाइम यूनिवर्सिटी के तत्वावधान में नेशनल मेरीटाइम कॉम्प्लेक्स स्थापित करने के लिए पत्तन का हिस्सा है और व्यय भी राजस्व रूप में माना गया है। पत्तन द्वारा दिए गए कारणों से, वीटीएमएस और नेशनल मेरीटाइम कॉम्प्लेक्स के लिए योगदान राजस्व व्यय के रूप में स्वीकार किया गया है। यदि बाद में पत्तन को इन सुविधाओं से आय होती है तो इसे तदनुसार समायोजित किया जाएगा।

(xii). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि नियोजित पूंजी पर अनुमत प्रतिलाम को पत्तन की क्षमता के उपयोगिता कारक से जोड़ा जाना चाहिए। केपीटी ने शुरुआत में बताया था कि वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए कांडला और वादिनार की इसकी कुल क्षमता क्रमशः 67.10 एमएमटीपीए, 67.10 एमएमटीपीए, 75.70 एमएमटीपीए और 75.70 एमएमटीपीए है (वादिनार की क्षमता सभी तीन वर्षों के लिए 33.40 एमएमटीपीए अनुमानित की गई है)।

तत्पश्चात्, यह सूचित किया गया है कि वर्ष 2009-10 के लिए मंत्रालय द्वारा स्वीकृत कुल क्षमता 78.04 एमएमटीपीए है। इसलिए, इस विश्लेषण के लिए पत्तन की निर्धारित क्षमता वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए 78.04 एमएमटीपीए (कांडला प्रभाग के लिए 44.64 एमएमटीपीए और वादिनार के लिए 33.40 एमएमटीपीए) परिगणित किया गया है। प्रासंगिक तीन वर्षों के लिए सुविचारित अनुमानित यातायात प्रतिवेदित क्षमता से ज्यादा है और, इसलिए, पूरा आरओसीई स्वीकृत किया गया है।

(xiii). पत्तन की वर्ष-वार नियोजित पूंजी, केपीटी ने वर्ष 2020-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए क्रमशः ₹ 44.97 करोड़, ₹ 43.35 करोड़ और 41.73 करोड़ की व्यवसाय संबंधि परिसंपत्तियों की पहचान की है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि उसकी कोई सामाजिक दायित्व वाली परिसंपत्तियां नहीं हैं। व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों पर 8.4 प्रतिशत की दर से जोखिम मुक्त प्रतिलाम स्वीकृत किया गया है और व्यवसाय परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत का प्रतिलाम दिया गया है।

(xiv). ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-II (क) से (घ) रूप में संलग्न किए गए हैं।

(क). लागत विवरणों द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिका में दी गई है:

क्र.सं.	विवरण	अधिशेष (+)/घाटा (-) लागत विवरणों के अनुसार				अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत
		2010-11	2011-12	2012-13	कुल	2010-11	2011-12	2012-13	
	<b>I. कांडला प्रभाग</b>								
(i).	कार्गो प्रहस्तन रेलवे सहित और पीओएल के अलावा	-52.02	-49.37	-58.09	-159.48	-67.71	-61.01	-68.86	-65.86
(ii).	पीओएल	15.87	12.31	13.61	41.79	82.24	53.20	58.54	57.99
(iii).	पत्तन और गोदी सुविचार	-154.41	-154.50	-183.19	-492.10	-126.80	-121.14	-115.07	-121.34
(iv).	संपदा	-9.11	-9.32	-10.08	-28.51	-39.68	-39.78	-43.03	-40.83
	कांडला प्रभाग के लिए जोड़	-199.67	-200.88	-207.75	-608.30	-74.55	-72.85	-72.85	-73.35
	<b>II. वादिनार प्रभाग (कार्गो पोत संपदा गतिविधियों सहित)</b>	106.55	119.32	117.97	343.84	74.36	75.44	75.58	74.79
	<b>III. समग्र पत्तन</b>	-93.12	-81.56	-89.78	-264.46	-22.65	-18.76	-20.25	-20.55

(ख). कांडला प्रभाग में कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम नीचे दिए गए हैं:

क्र.सं.	विवरण	परिचालन आय (₹ करोड़ों में) (वर्तमान प्रशुल्क पर)			निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (₹ करोड़ों में)				निवल अधिशेष (+)/घाटा (-) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष / घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि											
	विलंबशुल्क और घाट क्रमों सहित शुल्क कार्गो	94.45	100.18	101.98	-29.00	-25.78	-34.67	-89.43	-30.71	-25.72	-34.01	-30.15
	मांडागार	3.17	3.29	3.43	-19.23	-19.27	-19.20	-57.70	-608.04	-605.76	-600.28	-604.69
	पीओएल	25.60	23.15	23.30	15.87	12.31	13.61	41.79	62.24	53.20	58.54	57.99
	रेलवे	-	-	-	-3.77	-4.33	-4.26	-12.35	-	-	-	-
	जोड़	123.12	126.62	128.69	-36.13	-37.06	-44.51	-117.69	-26.31	-25.85	-31.27	-27.81
2	पत्तन और गोदी गतिविधि											
	बर्धिंग	33.94	33.75	34.59	-64.49	-68.50	-66.66	-197.84	-190.03	-197.07	-193.27	-193.45
	पत्तन देयताएं	32.52	33.51	34.12	-49.63	-49.07	-49.55	-148.26	-152.60	-146.43	-145.25	-148.09
	पाइलटैज	54.46	58.13	63.31	-36.48	-35.19	-32.89	-104.54	-66.99	-60.54	-51.94	-59.82
	शुल्क गोदीकरण	0.85	1.06	1.06	-3.80	-3.74	-3.89	-11.43	-445.31	-353.10	-367.93	-388.78
	जोड़	121.77	126.45	133.08	-154.41	-154.50	-153.19	-462.10	-126.80	-122.19	-115.11	-121.37

(ग). केपीटी से पत्र दिनांक 30 अगस्त 2010 के अधीन प्राप्त लागत विवरणों द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क संशोधन के माध्यम से पत्तन द्वारा सृजित किए जाने की मांग वाला गतिविधि-वार राजस्व निम्नवत् है:

(₹ करोड़ों में)

क्र.सं.	गतिविधि / उप-गतिविधि	अतिरिक्त आय (₹ करोड़ों में)			जोड़
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	कार्गो प्रहस्तन	85.66	90.39	92.42	268.46
2.	पत्तन और गोदी गतिविधि	87.50	87.78	91.63	266.91
	जोड़	173.16	178.16	184.05	535.37

(xv) (क). केपीटी में लागत स्थिति प्राप्त करने के संदर्भ में संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार दरों में प्रस्तावित वृद्धि तर्कसंगत ठहराए जाने की जरूरत है। केपीटी ने कांडला डिवीजन में घाटशुल्कों में 30 प्रतिशत से 100 प्रतिशत तक घटक वार वृद्धि प्रस्तावित की है। इसने द्वय में बल्क में कोई दर संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने वादिनार डिवीजन में प्रदत्त की जा रही सेवाओं के लिए कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की है। चूंकि प्रस्तावित वृद्धि की मात्रा विभिन्न उप-गतिविधियों के अनुसार भिन्न-भिन्न है, केपीटी की तत्संबंधी उप-गतिविधियों के लिए दरों में प्रस्तावित वृद्धि की स्वीकार्यता के लिए उपर्युक्त अनुच्छेदों (xiv) के (क) एवं (ख) में दिए गए सारबद्ध परिणामों की उपर्युक्त अनुच्छेद (xiv) (ग) में दी गई अनुमानित अतिरिक्त राजस्व स्थिति के साथ गणना करते हुए नीचे समीक्षा की गई है।

(ख). समग्र पत्तन के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹ 264.46 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है। कांडला डिवीजन का ₹ 608.30 करोड़ का घाटा वादिनार डिवीजन के ₹ 343.84 करोड़ के अधिशेष से आंशिक रूप से समायोजित किया गया है। ₹ 264.46 करोड़ के कुल निवल घाटे में संपदा गतिविधि में ₹ 28.51 करोड़ का घाटा शामिल है। कांडला पत्तन भूमि के किरायों के संशोधन के लिए केपीटी का प्रस्ताव इस प्राधिकरण के विचाराधीन है। केपीटी के अनुमान के अनुसार, प्रस्तावित किराया संशोधन वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान ₹ 35.95 करोड़ प्रतिवर्ष की अतिरिक्त आय सृजित करेगा। यह किराया संशोधन इस गतिविधि में ₹ 28.51 करोड़ के अनुमानित कुल घाटे को कम करेगा बल्कि वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए ₹ 43.39 करोड़ का कुल अधिशेष रह जाएगा। इसके अलावा, नीचे

उप-पैरा (xvii) में व्योश दिया गया है, पत्तन की रेल प्रणाली प्रयोग करते हुए रेल बंध और रेल बद्ध कार्गो से ₹ 4 प्रति टन की वसूली से वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान ₹ 8.11 करोड़ की अतिरिक्त आय सृजित होने की संभावना है। इसके अलावा, प्रस्तावित शुष्क गोदी अनुसूची की कुछ शर्तों के युक्तिकरण से पत्तन के राजस्व में भी कुछ अतिरिक्त राजस्व आएगा, जोकि पत्तन द्वारा कोई विश्लेषण नहीं भेजे जाने की वजह से परिमाणित नहीं किया जा सकेगा। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए ₹ 184.45 करोड़ से पहले उल्लिखित ₹ 264.46 करोड़ का कुल घाटा समाहित करने के लिए मौजूदा प्रशुल्क में संशोधन से पूरा किया जाना है।

(ग). समग्र वादिनार डिवीजन अधिशेष में है। हालांकि केपीटी ने इस डिवीजन में प्रचलित दरों में कोई संशोधन प्रस्तावित नहीं किया है, अगस्त 2010 में उपयोक्ताओं के साथ पत्तन द्वारा की गई बैठक में, केसीएचएए ने सुझाव दिया था कि केपीटी को कांडला में उपयोक्ताओं को कुछ राहत प्रदान करने के लिए वादिनार डिवीजन में दरों में कुछ वृद्धि करने पर विचार करना चाहिए। अधिशेष दर्शाने वाली उन गतिविधियों के लिए प्रशुल्कों में कोई वृद्धि प्रदान नहीं किए जाने की इस प्राधिकरण की स्थिति, वादिनार डिवीजन में प्रदत्त सेवाओं में से किसी सेवा में प्रशुल्कों के संशोधन के लिए कोई मामला नहीं है।

(घ). हालांकि कांडला डिवीजन में कई प्रतिशतों तक दरों में ऊर्ध्वमुखी संशोधन करते हुए कार्गो प्रहस्तन और पत्तन तथा गोदी गतिविधियों से केपीटी द्वारा सृजित की जाने वाली मांग लगभग ₹ 535.37 करोड़ की अतिरिक्त आय है, कवर किया जाने वाला निवल घाटा केवल ₹ 184.45 करोड़ परिगणित होता है जैसाकि उपर्युक्त पैरा (ख) में उल्लिखित किया गया है। चूंकि कांडला डिवीजन में सभी गतिविधियां सिवाय पीओएल गतिविधि घाटा दर्शाती है, इसलिए यह प्राधिकरण ₹ 184.45 करोड़ के घाटे को कम करने के लिए सिवाय पीओएल गतिविधि के कांडला डिवीजन में प्रदत्त सभी सेवाओं के प्रशुल्क में ऊर्ध्वमुखी संशोधन करने के लिए प्रवृत्त है। कांडला डिवीजन में (i) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि सिवाय पीओएल और (ii) पत्तन और गोदी सुविधाओं का कुल घाटा क्रमशः 159.60 करोड़ और ₹ 461.98 करोड़ अर्थात् 25.68 प्रतिशत और 74.32 प्रतिशत के अनुपात में परिगणित होता है। इसलिए, यह सही होगा यदि कांडला डिवीजन में इन दो गतिविधियों के अधीन प्रशुल्क वृद्धि द्वारा राजस्व अर्जन 25.68 : 74.32 के अनुपात में किया जाए। इस मामले में (पारित किए जाने वाले) आदेश की अधिसूचना के लिए प्रक्रिया में शामिल समय पर विचार करते हुए, कवर नहीं किया गया घाटा फरवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के दौरान पूरा किया जाना है। कांडला डिवीजन में 2 वर्ष 2 माह की अवधि के लिए कांडला प्रभाग में पीओएल गतिविधि से इतर कार्गो गतिविधि की अनुमानित परिचालन आय ₹ 225.13 करोड़ को लेखा में लेते हुए, ₹ 47.37 करोड़ का घाटा (₹ 184.45 करोड़ का 25.68 प्रतिशत) 21.04 प्रतिशत है। इसी प्रकार 2 वर्ष और 2 माह की अवधि के लिए कांडला प्रभाग में पोत संबंधित गतिविधि की परिचालन आय ₹ 279.82 करोड़ पर विचार करते हुए, ₹ 137.08 करोड़ का घाटा (₹ 184.45 करोड़ का 74.32 प्रतिशत) 48.99 प्रतिशत है। यह जरूरी है कि पत्तन लागत कटौती और उत्पादकता में सुधार करे जिससे अनुमानित घाटे को कम करने में सहायता मिलेगी। इस स्थिति को भी ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण कांडला डिवीजन में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (सिवाय पीओएल) से संबंधित दरों में 20 प्रतिशत और कांडला डिवीजन में पोत संबंधित गतिविधियों (शुष्क गोदीकरण सहित) से संबंधित दरों में 48 प्रतिशत की अक्रॉस-द-बोर्ड वृद्धि अनुमोदित करता है।

(ङ). केपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 नवम्बर 2010 द्वारा पत्तन भूखंडों के किराये संशोधन द्वारा सृजित किए जाने की उम्मीद वाली अतिरिक्त आय के साथ कांडला घाटा को प्रति-सहायिकी किए जाने पर अपना एतराज व्यक्त किया था। केपीटी का मत है कि कांडला डिवीजन में कार्गो प्रहस्तन दरें कांडला पत्तन भूमि के किराये के संशोधन से संभावित अतिरिक्त आय पर बिना विचार किए निर्धारित की जानी चाहिए क्योंकि इससे ऐसे पट्टाधारकों पर प्रभाव पड़ेगा जो रेंजिडेंट हैं और अल्पकालिक व्यवसायी और व्यापारी हैं। पत्तन के इस विचार पर यह स्पष्ट किया गया है कि केपीटी भूमि के किराये में संशोधन सरकार द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देश और प्रति-सहायिकीकरण, यदि कोई हो, के अनुसार सख्ती से किया जाएगा, भले ही कार्गो प्रहस्तन दर निर्धारित करते समय पत्तन भूमि के संशोधित किए जाने वाले किरायों पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। इसके अलावा, प्रशुल्क दिशानिर्देश पत्तन परिचालन में घाटे, यदि कोई हो, को पूरा करने के लिए संपदा आय पर विचार करने की अनुमति देते हैं।

(xvi). केपीटी ने रेलवे के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो से उसकी मरम्मतों और अनुरक्षण लागत को पूरा करने के लिए ₹ 5 प्रति टन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। केपीटी ने सूचित किया है कि इस प्राधिकरण ने पत्तन में रेलवे गतिविधि के लिए प्रभार निर्धारित नहीं किए थे और, प्रस्तावित प्रभार वसूल करने के लिए व्यापार को प्रदान की जाने वाली अतिरिक्त सेवाओं को व्याख्यायित करने का अनुरोध भी किया गया था। इसके अलावा, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह विधिक रूप से जांच करे कि क्या अतिरिक्त सेवाएं, यदि कोई हों, जो वह रेलबद्ध कार्गो को प्रदान करता है, ऐसी प्रकृति की हैं जहां यह प्राधिकरण दरें मंजूर करने के लिए सक्षम है। केपीटी ने सूचित किया है कि उसने पत्तन क्षेत्र में रेलवे नेटवर्क में काफी राशि का निवेश किया है और रेलवे नेटवर्क में सभी ऐसे निवेश केवल पत्तन द्वारा किए जा रहे हैं ना कि रेलवे द्वारा। पूंजी लागत के अलावा, पत्तन क्षेत्र के भीतर रेलवे नेटवर्क पर पत्तन मरम्मत और अनुरक्षण व्यय भी करता रहा है जोकि औसतन प्रतिवर्ष ₹ 1.13 करोड़ परिगणित होता है। केपीटी ने यह भी बताया है कि पिछले कुछ समय में

रेलवे के माध्यम से उर्वरक जैसे कार्गो की निकासी में काफी बढ़ोतरी हुई है जोकि मरम्मतों और अनुरक्षण पर अतिरिक्त व्यय किए जाने की वजह से हुआ है। केपीएसए ने अगस्त 2010 में हुई बैठक में प्रस्तावित लेवी शुरू किए जाने का विरोध किया था। पत्तन ने वहां निर्णय लिया था कि सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार पृथक टर्मिनल प्रहस्तन प्रभार रेलवे साइडों के उपयोग के लिए वसूल किए जाने हैं और इसका प्रस्ताव अतिरिक्त अवसंरचना के सृजन के लिए शामिल पूंजी लागत की वसूली के लिए है ना कि उपयोक्ताओं पर बोझ डालने के लिए। यह सही है कि केपीटी वर्तमान में पत्तन क्षेत्र में अपने द्वारा उपलब्ध करवाई गई रेलवे सुविधाओं के लिए कोई राजस्व एकत्रित नहीं करता है। पृथक दर का निर्धारण यह सुनिश्चित करेगा कि वास्तविक उपयोक्ता सभी कार्गो से अप्रत्यक्ष वसूली की बजाया सुविधा के लिए अदा करेगा। औसतन केपीटी लगभग ₹0 1.19 करोड़ प्रतिवर्ष व्यय करता है। इस गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी लगभग ₹0 18.84 करोड़ है। 16 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर पर, केपीटी ₹0 3.01 करोड़ के आरओसीई के लिए हकदार है। पत्तन ने अनुमान लगाया है कि लगभग 10.14 मिलियन टन कार्गो इसकी रेल प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित किया जाएगा। स्वीकार्य आरओसीई और प्रतिवर्ष परिचालन व्यय पर विचार करते हुए, यह सेवा प्रदान करने के लिए लागत प्रति टन ₹0 4.05 परिगणित होती है। अतः यह प्राधिकरण गोदियों के भीतर रेलवे प्रणाली इस्तेमाल करने वाले रेल बंध/रेलबद्ध कार्गो से वसूल किए जाने के लिए ₹0 4 प्रति टन की दर अनुमोदित करता है। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि चेन्नई और कोलकाता पत्तन न्यासों में रेल बंध और रेलबद्ध कार्गो के मामले में यही प्रभार वसूल किए जा रहे हैं।

(xvii). मौजूदा व्यवस्था में, जब पाइलट की सेवाएं अंतर्मुखी पाइलटेंज अथवा अभियांत्रिक रूप से पोत के स्थानांतरण के लिए अपेक्षा की जाती है, पोत पर जाने की अपेक्षा के कम से कम 12 घंटे का नोटिस और बहिर्मुखी पाइलटेंज के मामले में नोटिस 6 घंटे का नोटिस दिया जाना चाहिए। यदि पाइलटों की सेवाएं 12 घंटों से पहले अपेक्षित हो तो अंतर्मुखी पाइलटेंज के मामले में अथवा अभियांत्रिक रूप से परोपेल्टेज पोत के स्थानांतरण के लिए और बहिर्मुखी पाइलटेंज के मामले में 6 घंटे तो एजेंटों को रद्दीकरण प्रभारों के बराबर पाइलटेंज अपेक्षा के देरी से जमा प्रभार अदा करने होंगे। तथापि, ऐसे पोतों के मामले में जिनका ईटीए 3 घंटों से कम विलंबित होता है और पाइलट बोर्डिंग समय से कम से कम 3 घंटे पहले संशोधन पत्र दिया जाता है तो इसे रद्दीकरण माना जाएगा। कांडला पत्तन स्टीमशिप एजेंट असोसिएशन ने दावा किया है कि अंतर्मुखी और बहिर्मुखी पाइलट रद्दीकरण शुल्क वसूल नहीं किए जाएं यदि कोई बर्थिंग अथवा नौचालन आवाजाही न हो। इसके अनुसार, बाह्य लंगरगाह से पोत संचलन, यदि कोई हो, के लिए तीन घंटों का नोटिस स्वीकार्य है परन्तु यह 1 घंटे तक सीमित होगा, क्योंकि इस कार्यक्रम से इतर 1 घंटे पहले कोई प्रत्यक्ष गतिविधि नहीं हो। उपयोक्ताओं के साथ चर्चा में केपीटी ने दिन के समय के दौरान चार घंटे और रात के दौरान आठ घंटे के स्थानांतरण मेमो के लिए निवेदन हेतु समय में कटौती करने के लिए सहमत है। असोसिएशन के अनुसार, रद्दीकरण के लिए शामिल व्ययों को पोत पर अधिरोपित नहीं किया जाना चाहिए, यदि वास्तव में गतिविधि नहीं की गई थी। केपीटी ने दावा किया है कि रद्दीकरण शुल्क प्रभार्य हैं क्योंकि पत्तन को पोत संचलन के रद्दीकरण की वजह से पाइलटों की तैनाती दोबारा चैक करनी पड़ती है और इसलिए अन्य पोतों के बर्थिंग/अबर्थिंग संचलनों पर विचार करते हुए राजस्व का नुकसान शामिल है। केपीटी ने दोहराया है कि एजेंटों को तीन घंटे की नोटिस अवधि के भीतर रद्दीकरण मेमो दाखिल करना होगा और इसे घटाकर एक घंटे करना साध्य नहीं है। पत्तन द्वारा अग्रेषित बिन्दुओं पर विचार करते हुए, रद्दीकरण प्रभार वसूल करने की वर्तमान पद्धति जारी रहेगी। तथापि, केपीटी द्वारा यथा सुविचारित, स्थानांतरण मेमो जमा करने के लिए दिन के समय चार घंटे और रात के समय आठ घंटे के समय के लिए सहमति प्रदान की जाती है।

(xviii). केपीटी ने यह कहते हुए बर्थ किराया प्रभारों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है कि पत्तन ने 1 से 6 बर्थों की असंरचना को मजबूत किया है और मोबाइल हारबर क्रेन भी प्राप्त की है। पत्तन को सलाह दी गई थी कि यदि कुछ बर्थों पर सुविधाओं में सुधार किया गया है तो ऐसे बर्थों के लिए अलग दरें निर्धारित करना उपयुक्त होगा। जवाब में केपीटी ने सूचित किया था कि सभी बर्थ 2 कि०मी० की सीधी लाइन में हैं और उन सभी का इस्तेमाल सभी प्रकार के कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए किया जा रहा है और इसलिए बर्थ किराया प्रभार एकसमान रूप से बनाए रखने होंगे। पत्तन ने यह भी सूचित किया था कि वर्तमान में ये सभी बर्थ क्रेन बर्थ और गैर-क्रेन बर्थ की सुविधा के साथ गैर-क्रेन बर्थ रूप में वर्गीकृत किया गया है। चूंकि वर्तमान पद्धति व्यापार द्वारा स्वीकार की गई है, इसलिए यह प्राधिकरण इस गतिविधि के लिए निर्णीत प्रशुल्क में वृद्धि के स्तर के साथ वर्तमान पद्धति का जारी रखने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

(xix). केपीटी ने सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है, यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद 4 घंटों के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को नहीं बुलाते हैं। चूंकि प्रस्ताव पोतों के अतिविराम को रोकने के लिए है, इसलिए केपीटी से उस आधार पर अत्युसिडेट करने का अनुरोध किया था जिसपर सामान्य दर की 5 गुना वसूली का प्राक्धान निर्धारित किया गया है। पत्तन से वह राजस्व भी भेजने का अनुरोध किया गया था जो सृजित किया जाएगा, यदि ऐसा दंडात्मक खंड शामिल किया जाता है। जवाब में, केपीटी ने बताया है कि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 115 दरों की इवेंडिंग के लिए प्रभार्य प्रभारों की राशि के 10 गुना तक दंड के अधिरोपण के लिए है। पत्तन ने यह भी बताया है कि राजस्व सृजित होने की संभावना नहीं है क्योंकि दंडात्मक प्राक्धान शामिल करना केवल अवरोधक रूप में है। चूंकि दरों में बढ़ोतरी से अतिविराम को रोका नहीं जा सकता, इसलिए एमपीटी

एक्ट 1963 की धारा 115 उद्धरित करते हुए दंडात्मक खंड शामिल करना सही नहीं है। कांडला पोर्ट स्टीमशिप असोसिएशन ने यह कहते हुए इस लेवी पर आपत्ति उठाई है कि इसके पूरा होने के समय के बावजूद पोत केवल ज्वारभाटीय परिस्थितियों के आधार पर नौचालन कर सकता है। प्रासंगिक उपयोगिताओं के साथ अगस्त 2010 में केपीटी द्वारा बुलाई गई बैठक में इस मामले पर आगे चर्चा की गई थी। वहां पर यह सहमति दी गई थी कि प्रस्तावित खंड इस प्रकार संशोधित किया जाए — “कार्गो की समाप्ति के बाद अनावश्यक रूप से बर्थ अभिगृहीत करने वाले किसी पोत को सामान्य दर के 5 गुना की दर से अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार दंड के रूप में अदा करना होगा”। जेएनपीटी और सीएचपीटी जैसे कुछ महापत्तन न्यासी के दरमानों में अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के बारे में बताया गया है जब पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटे अथवा पत्तन द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को बुलाने में विफल रहता है। अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार (क) ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत (ख) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल (ग) लदाई आर्म डिस्कनेक्शन समस्या और (घ) ऐसा विस्तार प्रदान करने के लिए प्राधिकृत पत्तन कर्मचारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का उपयोग जैसे परिस्थितियों में प्रभार्य नहीं है। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा ब्लास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों की अवधि के भीतर अथवा पत्तन न्यास द्वारा प्रदत्त ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट को नहीं बुलाता है, यह प्राधिकरण चार घंटों की समाप्ति के समय अथवा पत्तन न्यास द्वारा ऐसी विस्तारित अवधि से पाइलट बुलाए जाने के समय तक सामान्य दर के पांच गुना पर कांडला पत्तन द्वारा अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार वसूल करने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है।

- (xx). वर्तमान में, कांडला पत्तन में (i) परियोजना सामग्री, (ii) मोटर वाहन और ऑटो घटकों/बिजली सहित मशीनरी और (iii) फल, गिरियां, टेपिओका, नारियल, कोपरा, इमली बीज आदि, यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क की वसूली के अधीन हैं। पत्तन का ध्यान दिशानिर्देशों के खंड 4.2.2 की ओर आकर्षित किया गया था, जिसके अधीन 5 वर्षों की अधिकतम अवधि में यथामूल्य घाटशुल्क दरों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त किया जाना है। तथापि, केपीटी ने सूचित किया है कि इन कार्गो के लिए माप की कोई एकसमान/मानक इकाई नहीं है सिवाय मूल्य की शर्तों के और वे भिन्न-भिन्न आकारों के हैं और परियोजना सामग्रियों, मशीनरी, मोटरवाहन आदि को ध्यानपूर्वक प्रहस्तित किए जाने की आवश्यकता है। पत्तन के अनुरोध पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण इन घटकों पर यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क वसूल करने के पत्तन के प्रस्ताव को कुछ समय के लिए जारी रखने के लिए सहमत है जैसाकि कुछ अन्य महापत्तनों के मामले में स्वीकार किया गया है।
- (xxi). चूंकि एबेस्टोस एक प्रतिबंधित मद है इसलिए केपीटी ने घाटशुल्क अनुसूची से इस मद को हटाने का प्रस्ताव किया है। इस प्रस्ताव के लिए सहमति दी गई है।
- (xxii). पत्तन ने लेबर की आपूर्ति के लिए प्रभारों को दोगुना करने का प्रस्ताव किया गया है (रु0 15 से रु0 30 प्रति मी0ट0)। पत्तन से लागत व्योरो के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराने का अनुरोध किया गया था। यह अनुरोध भी किया गया था कि वह उस अतिरिक्त राजस्व के बारे में सूचित करे जो वह प्रस्तावित संशोधन की वजह से सृजित करेगा। केपीटी ने कोई राजस्व व्योरे नहीं भेजे थे। तथापि, इसने बताया था कि लेबर की आपूर्ति के लिए रु0 15 प्रति मी0ट0 की दर मई 2002 में निर्धारित की गई थी और तब से वेतन और मजदूरी की लागत में 2.5 गुना से ज्यादा वृद्धि की गई है। चूंकि पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करना, जिसमें लेबर की आपूर्ति की लागत शामिल है, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में 20 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि स्वीकृत की जानी है, इसलिए यह प्राधिकरण केवल इस आधार पर इन प्रभारों में अलग-से 100 प्रतिशत वृद्धि के लिए पत्तन का प्रस्ताव स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।
- (xxiii). केपीटी ने कोयला, अयस्कों, रॉक फास्फेट, सल्फर, बेन्टोनाइट, क्लिंकर, जिप्सम और प्रदूषण फैलाने वाले अन्य शुष्क बल्क कार्गो पर रु0 5 प्रति टन का प्रदूषण अधिभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से उसके प्रस्ताव को लागत व्योरो के साथ तर्कसंगत ठहराने और वह अतिरिक्त राजस्व के बारे में बताने का अनुरोध किया गया था जो सृजित किया जाएगा। पत्तन से प्रदूषण की मात्रा के बारे में जानकारी के लिए पारदर्शी तरीका निर्धारित करने के लिए स्पष्ट मानदंड निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था जो विभिन्न कार्गो समूहों की वजह से होगा और मापकों को पत्तन और व्यापार दोनों द्वारा, प्रदूषण के लिए अग्रिम रूप में लिया जाएगा। केपीटी ने लागत व्योरो के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराने की बजाय मात्र यह जवाब दिया था कि ज्यादातर बल्क कार्गो प्रदूषण फैलाते हैं और इसलिए प्रस्तावित अधिभार तर्कसंगत प्रतीत होता है। यह भी बताया गया है कि ज्यादा मानदंड निर्धारित करना साध्य नहीं होगा। उपयोगिताओं के साथ हुई बैठक में, कांडला पोर्ट स्टीमशिप एजेंट्स असोसिएशन ने यह कहते हुए इस वसूली पर आपत्ति उठाई थी कि ये कार्गो कोई प्रदूषण नहीं फैलाते हैं। चूंकि पत्तन ने प्रमाणित नहीं किया है कि ये कार्गो प्रदूषण फैलाते हैं और किन्हीं लागत व्योरो के अभाव में, इसलिए प्रदूषण अधिभार वसूल करने के लिए पत्तन के प्रस्ताव को स्वीकार करना उपयुक्त नहीं होगा। यह उल्लेखनीय है कि समग्र वित्तीय स्थिति प्रशुल्क वृद्धि पर निर्णय लेने के लिए मूल्यांकित की गई है। इसलिए, प्रदूषण नियंत्रण पर किए गए/किए जाने की संभावना वाले व्यय, यदि कोई हों, को लागत विश्लेषण में शामिल किया गया है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित प्रभार को शामिल नहीं किए जाने से पत्तन वित्तीय रूप से नुकसान की स्थिति में नहीं होगा।
- (xxiv). पत्तन ने शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेज दाखिल करने की तारीख से निःशुल्क अवधि पर विचार करने का प्रस्ताव किया है, जब आयात कार्गो अंतरण रूपों में मंडारित किया जाता है और तब पुनः-निर्यात में परिवर्तित किया जाता है। केपीटी के अनुसार, आयात कार्गो को निर्यात कार्गो में परिवर्तित किए जाने की घटना बहुत ही कम है। यह प्राधिकरण पत्तन के

प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है क्योंकि आशय निर्यात दस्तावेजों को दाखिल करने की तारीख से निर्यात चक्र में लागू निःशुल्क अवधि उपलब्ध करवाना है।

(xxv). केपीटी ने उस तारीख से निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि शुरू करने का प्रस्ताव किया है जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है और तब तक विलंबशुल्क वसूल किया जाता है जब तक सम्पूर्ण निर्यात कार्गो लादा जाता है और जब तक आयात कार्गो पत्तन से लिया जाता है अथवा किराये के तल पर स्थानांतरित किया गया है। पत्तन ने अंतरण क्षेत्र में पड़े रहने वाले शेष कार्गो पर विलंबशुल्क वसूल करने का भी प्रस्ताव किया है, यदि कोई अधूरी लदाई/सुपुर्दगी की जाती है। जब पत्तन से विलंबशुल्क वसूल करने की मौजूदा स्थिति स्पष्ट करने और निःशुल्क अवधि प्रदान करने का अनुरोध किया गया था, तब इसने बताया था कि विलंबशुल्क की वसूली और निःशुल्क अवधि प्रदान करने की मौजूदा पद्धति वैसी है जैसी अब प्रस्तावित की गई है। पत्तन ने यह भी सूचित किया है कि यह खंड प्रस्तावित करने का कारण केवल ज्यादा स्पष्टता और पारदर्शिता लाना है। तथापि, दरमान में मौजूदा खंड के अनुसार, विलंबशुल्क पोत के बर्थिंग की तारीख से अगले दिन से समाप्त हो जाता है। चूंकि पत्तन का प्रस्ताव पोत की बर्थिंग की बाजय वास्तविक लदाई पर जोर देने की सामग्री भिन्नता बनाता है जैसे मौजूदा शर्तों के मामले में और उसके फलस्वरूप ठीक प्रकार स्पष्ट नहीं किया गया है, इसलिए यह प्राधिकरण दरमान में मौजूदा खंडों को बनाए रखने के लिए प्रवृत्त है।

(xxvi). केपीटी ने ये दो टिप्पणियाँ शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि (i) अंतरण से किराया अथवा विलोमतः कार्गो स्थानांतरण के मामले में ऐसा कार्गो निःशुल्क अवधि के लिए पात्र नहीं होगा जबतक कि अंतरण रूप पर भंडारित कार्गो के लिए नहीं दिया जाता है और (ii) कार्गो अंतरण रूप से किराया रूप में यथा स्थानांतरित ही माना जाएगा जब कार्गो का प्रत्यक्ष स्थानांतरण किया जाता है। चूंकि इन टिप्पणियों को शामिल करने का प्रयोजन स्पष्ट नहीं था, इसलिए पत्तन से इसे स्पष्ट करने का अनुरोध किया गया था। पत्तन से प्रस्तावित शर्तों पर राजस्व भी भेजने का अनुरोध किया गया था। पत्तन ने सूचित किया है कि उसने कोई नए रूप प्रस्तावित नहीं किए हैं, क्योंकि इसके प्रस्ताव ज्यादा स्पष्टता और पारदर्शिता लाने के लिए हैं और इसलिए कोई राजस्व प्रभाव नहीं होगा। अगस्त 2010 को हुई बैठक में, केपीएसएए ने कहा था कि पत्तन ने किराया रूपों के लिए अलग-से विशिष्ट क्षेत्र अभिचिह्नित नहीं किए हैं और अंतरण से किराया रूप में कार्गो स्थिति का बदलाव बहुत ही कम होता है और किराया रूप पहले दिन से नहीं माना जाएगा क्योंकि उपयोक्ताओं को कार्गो के प्रत्यक्ष स्थानांतरण के लिए अतिरिक्त व्यय करना होगा। चूंकि, पत्तन के अनुसार, प्रस्तावित टिप्पणियों को शामिल किए जाने से कोई बदलाव होने की उम्मीद नहीं है, यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन के प्रस्तावों को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(xxvii). मौजूदा व्यवस्था में, किरायेदार सिवाय पहले दिन के अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी होगी। पत्तन ने किरायेदार द्वारा सफाई नहीं करवाए जाने की स्थिति में ₹ 5000/- प्रतिदिन वसूल करने का प्रस्ताव किया है। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर ₹ 5000 प्रतिदिन की दर निर्धारित की गई है। केपीटी ने सूचित किया है कि हालांकि मौजूदा व्यवस्था के अनुसार, किरायेदार को सिवाय पहले दिन के अपनी लागत पर शुष्क गोदी की सफाई करवानी चाहिए, परन्तु इसका वह अनुभव है, किरायेदार कभी भी शुष्क गोदी की सफाई नहीं करता है क्योंकि अनुपालन नहीं किए जाने पर कार्रवाई शुरू करने के लिए दरमान में कोई खंड नहीं दिया गया है। शुष्क गोदी साफ रखने के लिए, पत्तन को अपने कर्मचारी विनियुक्त करने पड़ते हैं। यदि पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया जाता है तो जब कभी किरायेदार शुष्क गोदी की सफाई नहीं करवाता है तो पत्तन पर बिना कोई वित्तीय बोझ डाले सफाई पत्तन लेबर अथवा आउटसोर्सिंग में से किसी के द्वारा करवाई जा सकती है। पत्तन ने शुष्क गोदी के भीतर के क्षेत्र पर विचार करने के बाद इस संबंध में सफाई के लिए विनियुक्त किए जाने वाले जनशक्ति के लिए दर विश्लेषण किया है। पत्तन द्वारा भेजे गए तर्कों पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण इस प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करता है। उपयोक्ताओं के साथ हुई बैठक में केपीटी द्वारा यथा सहमत, ₹ 5000 प्रतिदिन की दर से सफाई प्रभार शुष्क गोदीकरण की आबंटित अवधि के अंतिम दिन से शुरू होगी।

(xxviii). केपीटी ने शुष्क गोदी क्रेन किराया प्रभार ₹ 500/- प्रति घंटा से बढ़ाकर ₹ 2000/- प्रति घंटा करने का प्रस्ताव किया है। यह शर्त शामिल करने का प्रस्ताव भी किया गया है कि दिन स्थानांतरण/रविवार और अवकाश दिवस से आगे की न्यूनतम किराया अवधि इस प्रकार चार घंटे होगी कि क्रेन परिचालक और इलैक्ट्रीशियन को भुगतान किया जाने वाला समयोपरि और रविवारों/अवकाश दिवस क्रेन से सृजित होने वाली आय से ज्यादा है जो प्रति घंटा आधार पर बुक की जाती हैं। पत्तन से वह आधार भेजने का अनुरोध किया गया था जिसपर ₹ 2000/- प्रति घंटा की दर निर्धारित की गई है। पत्तन के अनुसार, दर वृद्धि मुख्यतः क्रेन परिचालन के लिए विनियुक्त किए जाने के लिए अपेक्षित परिचालक और इलैक्ट्रिकल स्टॉफ की मजदूरी में वृद्धि और बिजली प्रभारों में वृद्धि को पूरा करने के लिए है। पत्तन ने एक गणना पत्रक प्रस्तुत किया है जिसके अनुसार किराया प्रभार बढ़कर ₹ 1270 प्रति घंटा हो जाएगा। पत्तन द्वारा प्रेषित स्पष्टीकरण पर विचार करते हुए, यह प्राधिकरण शुष्क गोदी क्रेन किराया प्रभारों को ₹ 500/- प्रति घंटा से बढ़ाकर ₹ 1270 प्रति घंटा करने और यह शर्त शामिल करने के लिए सहमत है कि दिन पारी/रविवार और अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटे होगी।

(xxix). मौजूदा शुष्क-गोदी अनुसूची के नीचे टिप्पणी (6) के अनुसार, जब एक से ज्यादा पोत को इकट्ठे गोदी में खड़ा और बाहर निकाला जाता है तो गोदी के किराया प्रभार पोतों के हटाए जाने के आधार पर आनुपातिक आधार पर विभाजित किया जाएगा। पत्तन ने यह कहते हुए इस शर्त को हटाने का प्रस्ताव किया है कि किराया प्रभार दोनों के गोदीकरण/अगोदीकरण पर ध्यान दिए बिना तत्संबंधी पोतों द्वारा अभिग्रहीत प्रति लम्बाई के अनुसार वसूल किए जा रहे हैं। प्रश्न पूछे जाने पर, पत्तन ने सूचित किया है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान केवल 4 ऐसे मौके थे जब एक से ज्यादा पोत एक साथ गोदी में खड़े किए गए और गोदी से निकाले गए। केपीटी के अनुसार, हटाए जाने के आधार पर किराया प्रभारों को विभाजित करना संभव नहीं है, क्योंकि दरमान में किराया प्रभार पोत की लम्बाई के अनुसार दिए गए हैं। (अर्थात् क्रॉफ्ट 30 मीटर तक, 30 से 60 मीटर के बीच और 60 मीटर से अधिक)। अतः पत्तन का मत है कि मौजूदा खंड को हटाने से पत्तन को कोई अतिरिक्त आय प्राप्त नहीं होगी अथवा व्यापार को लाभ नहीं होगा। पत्तन द्वारा उठाया गया मुद्दा सही है इसलिए शुष्क गोदी अनुसूची में, लेवी की इकाई पोत की लम्बाई है, जबकि अनुसूची के नीचे दी गई टिप्पणी के अनुसार, यह पोत का हटाया जाना है। अनिश्चितता को दूर करने के लिए, यह प्राधिकरण उस शर्त का अनुपालन करते हुए पोतों के गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए मौजूदा शर्त को बदलने के लिए अनुमोदन प्रदान करता है जोकि एम्बीपीटी की शुष्क गोदी अनुसूची में उपलब्ध टिप्पणी है।

"जब दो या अधिक पोत शुष्क गोदी में एक साथ खड़े किए जाते हैं, शुष्क गोदीकरण प्रभार प्रत्येक पोत द्वारा अलग-अलग देय होंगे।"

(xxx). रविवारों और अवकाश दिवसों को पोतों के गोदीकरण और अगोदीकरण के लिए, शुष्क गोदी अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 30 प्रतिशत के समकक्ष अतिरिक्त प्रभार वर्तमान में वसूल किया जा रहा है। केपीटी ने इस लेवी में 100 प्रतिशत तक वृद्धि करने का प्रस्ताव किया है। उसके लिए दिए गए कारण वेतन और भत्तों में वृद्धि, कर्मचारियों के समयोपरि की दर में वृद्धि और बिजली प्रभारों में वृद्धि हैं। पत्तन से राजस्व प्रभाव के साथ गणना पत्रकों के साथ अपने प्रस्ताव का औचित्य बताने का अनुरोध किया गया था। गणना पत्रकों के साथ अपने प्रस्ताव को तर्कसंगत ठहराए जाने की बजाय, इसने शुष्क गोदीकरण डिवीजन के साथ जुड़े स्टाफ की वेतन, मजदूरी और अन्य भुगतानों को दर्शाते हुए विवरण ही भेजा है। केपीटी ने यह भी सूचित किया था कि बहुत ही कम शुष्क गोदीकरण परिचालन रविवारों और अवकाश दिवसों को किए जाते हैं, परन्तु जुलाई 2007 में निर्धारित 30 प्रतिशत का अतिरिक्त प्रभार रविवारों और अवकाश दिवसों को भुगतान किए गए वेतन और मजदूरी की तुलना में बहुत कम है। पत्तन की समग्र वित्तीय स्थिति पर विचार करते हुए, जिसमें शुष्क गोदीकरण प्रभाग के साथ जुड़े स्टाफ की वेतन लागतें शामिल हैं, शुष्क गोदीकरण प्रभारों सहित पोत संबंधित गतिविधि में 48 प्रतिशत की अक्रॉस द बोर्ड वृद्धि प्रस्तावित की गई है। इसलिए, यह प्राधिकरण पत्तन के प्रस्ताव को अनुमोदन प्रदान करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(xxxi). वर्तमान में यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण परिचालन किरायेदार द्वारा रद्द किया जाता है तो प्रथम दिन के लिए लागू गोदीकरण और अगोदीकरण प्रभारों का 50 प्रतिशत वसूल किया जाता है। परिचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि लिखित नोटिस परिचालनों के लिए निर्धारित दिन से पिछले दिन को 1400 बजे से पहले गोदी प्रभारी को भेज दिया जाता है। केपीटी ने लेवी में 100 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया है। पत्तन ने बताया है कि पोत के आयाम के अनुसार कील प्रखंडों की व्यवस्था, कुशल और अकुशल जनशक्ति की नियुक्ति, सिकिंग और डि-सिकिंग परिचालन में उपभोग हुई बिजली, शुष्क गोदीकरण परिचालन के लिए स्टैंड बाइ टग का प्रावधान शुष्क गोदीकरण अनुसूची से पहले शामिल लागत हैं और बिना पूर्व नोटिस के रद्दीकरण से पत्तन को राजस्व का नुकसान होगा। चूंकि इसका मुख्य उद्देश्य पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा रद्दीकरण आवेदन देर से जमा करवाने की पद्धति को रोकना है और उपयोक्ताओं ने इस मुद्दे पर कोई विरोध व्यक्त नहीं किया है, इसलिए यह प्राधिकरण इस संबंध में पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित करता है।

(xxxii). पत्तन ने गोदीकरण के प्रथम दिन के लिए लागू प्रभारों के तीन गुना के समकक्ष दंड वसूल करने का खंड शामिल करने का प्रस्ताव किया है, यदि शुष्क गोदी में खड़ा किया गया पोत पत्तन पोतों की आपातकालिक गोदीकरण को व्यवस्थित करने के लिए उसे खाली करने की स्थिति में नहीं होता है। पत्तन ने पोतों के अतिविराम के मामले में शुष्क गोदीकरण के प्रथम दिन को लागू प्रभारों के 100 प्रतिशत से 300 प्रतिशत तक अतिरिक्त प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव भी किया है, भले ही पत्तन पोतों को शुष्क गोदीकरण की आवश्यकता न हो। केपीटी ने बताया है कि ऐसी शास्ति प्रस्तावित करने का मुख्य उद्देश्य सक्षम प्राधिकारी द्वारा प्रारंभिक रूप में अनुमोदित अपेक्षित अवधि से अधिक निजी क्रॉफ्ट के अतिविराम की पद्धति को रोकने के लिए है। प्रश्न किए जाने पर पत्तन ने सूचित किया था कि ऐसा अतिविराम, औसतन, प्रतिवर्ष सात बार होता है। कांडला पोर्ट स्टीवडोर्स एजेंटों ने इस प्रस्ताव पर अपनी आपत्ति व्यक्त की है। पत्तन ने यह स्पष्ट नहीं किया है कि निजी क्रॉफ्ट अपनी आवश्यकता से अधिक समय के लिए शुष्क गोदी में क्यों ठहरते थे। इसके अलावा, पत्तन क्रॉफ्ट की मरम्मतों की आपातकालिक आवश्यकता उन पोतों पर जुर्माना वसूल करने से ही पूरी नहीं होगी जो शुष्क गोदी में अतिविराम करते हैं। इस मुद्दे को अन्य पोतों द्वारा शुष्क गोदी को खाली किए जाने को सुनिश्चित करने के लिए पत्तन द्वारा प्रशासनिक ढंग से संबोधित किए जाने की जरूरत है, यदि आपात स्थिति प्रकट होती है। अतः यह प्राधिकरण इस मामले में कोई नया दंडात्मक प्रावधान शामिल किए जाने के पत्तन के अनुरोध को स्वीकार करने के लिए प्रवृत्त नहीं है।

(xxxiii). संयुक्त सुनवाई में, केपीएसए ने उल्लेख किया था कि शुष्क गोदी मुख्यतः पत्तन क्रॉफ्ट द्वारा उपयोग की जाती है और इसलिए घाटा केवल वाणिज्यिक पोतों पर नहीं लादा जा सकता। चूंकि लागत विवरण में केवल निजी क्रॉफ्ट से प्राप्त राजस्व शामिल है परन्तु व्यय सभी क्रॉफ्टों पर किया जाता है जो शुष्क गोदी का इस्तेमाल करते हैं, इसलिए पत्तन से पत्तन और गैर पत्तन क्रॉफ्ट पर किए गए व्ययों का ब्रेकअप भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी ने मांगा गया ब्रेकअप नहीं भेजा था परन्तु सूचित किया था कि हालांकि शुष्क गोदी सुविधा केवल पत्तन पोतों के लिए है, उपलब्ध खाली स्लॉट के लामपूर्ण उपयोग के लिए, यह सुविधा निजी एजेंसियों को उपलब्ध करवाई जाती है। पत्तन के अनुसार, 2009-10 के ब्योरो के अनुसार, पत्तन पोतों द्वारा शुष्क गोदी का उपयोग केवल 24 प्रतिशत है जबकि निजी पोतों द्वारा उपयोग 76 प्रतिशत है। यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि वह शुष्क गोदी इस्तेमाल करने वाले पत्तन और गैर-पत्तन क्रॉफ्ट पर किए गए व्यय को अलग-अलग व्यवस्थित करे और अगले संशोधन के समय नियोजित पूंजी आधार पर लागत जमा प्रतिलाम पर वाणिज्यिक पोतों के मामले में प्रशुल्क प्रस्तावित करे।

(xxxiv). केपीटी ने प्रस्ताव किया है कि कांडला डिवीजन की दरें तुन्ना पत्तन पर लागू होंगी जबकि तुन्ना पत्तन की आय, लागत तथा नियोजित पूंजी के ब्योरे नहीं भेजे हैं। पत्तन से इसका आधार मांगा गया था क्योंकि यह प्राधिकरण पत्तनों द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु नियोजित पूंजी पर लागत जमा प्रतिलाम दृष्टिकोण का अनुसरण करता है। जवाब में केपीटी ने बताया था कि कंक्रीट जेट्टी बनाने एवं बैंकअप क्षेत्र के लिए तथा तुन्ना से सड़क जोड़ने के लिए हाल ही में ₹ 85 करोड़ का निवेश किया गया है और चूंकि तुन्ना के लिए अलग से निर्धारित दर नहीं है, इसलिए कांडला डिवीजन की प्रचलित दर तुन्ना के लिए भी निर्धारित की गई है। पत्तन का बयान कि तुन्ना के लिए पृथक दर निर्धारित नहीं की गई है सही नहीं है क्योंकि इस प्राधिकरण ने अपने आदेश दिनांक 15 मई 2007 द्वारा तुन्ना पत्तन के लिए दर अनुसूची अनुमोदित की थी। पत्तन ने बाद में सूचित किया था कि उसने तुन्ना में बाजों के माध्यम से कार्गो प्रहस्तन विकसित करने के लिए पिछले तीन वर्षों के दौरान लगभग ₹ 5.70 करोड़ का निवेश किया है। केपीटी ने यह भी बताया है कि उसने बाज जेट्टी के विस्तार, भूमि के विकास और तुन्ना चैनल के फेंसिंग और निकर्षण के लिए लगभग ₹ 14 करोड़ का निवेश परिकल्पित किया है। पत्तन ने यह भी बताया है कि ₹ 1060 करोड़ की अनुमानित लागत से पीपीपी आधार पर तुन्ना में शुष्क बल्क टर्मिनल बनाए जाने का प्रस्ताव है। शुष्क बल्क टर्मिनल के लिए, अपक्रंट प्रशुल्क पहले ही निर्धारित किया जा चुका है। भविष्य में तुन्ना में किया जाने वाला ₹ 14 करोड़ का अन्य व्यय स्वतः ही तुन्ना में कांडला दरों की वसूली की मेरिट नहीं है। मई 2007 में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश के अनुसार, तुन्ना पत्तन के लिए अनुमोदित दरों की वैधता अब समाप्त हो चुकी है। विचार के शेष पर, यह प्राधिकरण पत्तन को सलाह देता है कि वह तुन्ना पत्तन की मौजूदा दरें संशोधित करने के लिए प्रस्ताव का भली प्रकार विश्लेषण करे। तब तक तुन्ना के लिए अनुमोदित मौजूदा दरें जारी रखी जाएं।

(xxxv). कांडला पत्तन ने पुष्टि की है कि संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 7 (अन्य प्राधिकृत सेवा प्रक्रियाओं द्वारा प्रमारों का विनियमन) वहां पर पूरी तरह अनुसरित किया गया है।

(xxxvi). वर्तमान में केपीटी गोदियों के भीतर बसों और लॉरियों को चलाने के लिए ₹ 15/- प्रतिदिन/₹ 180/- प्रति माह/₹ 500/- प्रति वर्ष वसूल करता है। केपीएसए ने टिप्पणी की है कि अब पत्तन को गोदियों में चलने वाले वाहनों पर प्रभार वसूल करना रोक देना चाहिए। इसके अनुसार, हालांकि इस शीर्ष के अधीन सृजित राजस्व बहुत कम है, कार्गो लदाई-उतराई परिचालन सामान्यतः गेट-पास तैयार करवाने के लिए प्रवेश द्वार पर ट्रकों की प्रतीक्षा, सड़क-टैक्स अदा करने आदि की वजह से विलंब हो जाता है। केपीएसए ने यह भी उल्लेख किया है कि रोड-टैक्स का भुगतान करने में सामान्यतः प्रति ट्रक 30 मिनट बेकार हो जाते हैं, जिसे लामपूर्वक उपयोग किया जा सकता है यदि ट्रकों को एजेंटों द्वारा जारी किए गए प्रासंगिक गेट पासों को एकत्रित करने पर ही प्रवेश की अनुमति दे दी जाए। उपयोक्ताओं के साथ चर्चा में, केपीटी इस लेवी को खत्म करने और घाटशुल्क में उपयुक्ततः ले जाने पर सहमत था। यह प्राधिकरण इस परस्पर सहमत प्रस्ताव को अनुमोदित करता है और अध्याय IV - विविध प्रभार की अनुसूची 8 में प्रविष्टि सं. 1 हटाता है।

(xxxvii). दिनांक 29 जुलाई 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई में कांडला स्टीवडोर्स एसोसिएशन लिमिटेड और गांधीघाम चेम्बर ऑफ कॉमर्स ने निजी कंटेनर टर्मिनल के कम उपयोग और उच्च निकर्षण लागत जिससे कुछ बर्थों को लाम होता है के बारे में अपनी आपत्तियां उठाई थीं। केएसएएल का मत था कि केपीटी को कम उपयोग के बोझ से अन्य पोतों को बचाने के लिए बर्थिंग गतिविधि की प्रति सहायिकी के लिए टर्मिनल परिचालक से प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी का प्रयोग करना चाहिए। इसलिए, केपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह पोत संबंधित गतिविधि में कंटेनर टर्मिनल के बीओटी परिचालन से राजस्व हिस्सेदारी के आबंटन पर उसकी टिप्पणियों के साथ निकर्षण लागत के आरोपित असंगत आबंटन पर विस्तृत नोट भेजने का अनुरोध किया गया था। केपीटी के अनुसार, करार के अनुसार उसका बर्थ सं. 11 और 12 के उपयोग पर कोई नियंत्रण नहीं है जो कंटेनर टर्मिनल परिचालक को हस्तांतरित किए गए हैं और करार के अनुसार इन बर्थों का प्रयोग अन्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए नहीं किया जा सकता। केपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि बर्थ सं. 7 से 12 का डुबाव 12 और 12.5 मीटर है। पत्तन के अनुसार हालांकि निकर्षण 12.5 मीटर का डुबाव बनाए रखने के लिए किया जाता है, उपलब्ध डुबावों के उपयोग के अधीन कोई मामला नहीं है। 12.5 मी0 का डुबाव, यदि उपलब्ध है, ज्वारभाटा की उच्चतम ऊंचाई है, और चैनल में गहराईयां ज्वारभाटा की उच्चतम ऊंचाई पर 12.5 मी0 के डुबाव के संबंध में हैं। अन्य सभी समय में, चैनल में

अनुरक्षित गहराईयों से कम डुबाव वाले पोतों को लाभ होता है जो अब बड़ी विंडो अवधि में प्रहस्तित किए जा सकते हैं। यदि चैनल में अनुरक्षित गहराईयां 10 मी० अथवा अधिक डुबाव वाले पोतों के लिए भी विंडो अवधि से कम हैं, प्रतिबंधित हो जाएंगे और तब केवल पोतों की सीमित संख्या हर समय लाई जा सकेगी। वैसे, उच्चतर डुबावों से न केवल उच्च डुबाव वाले पोतों को लाभ होता है अपितु कम डुबाव वाले पोतों को भी लाभ पहुंचाता है जो हर समय व्यवहारिक रूप से पत्तन के अथवा बाहर नौचालित कर सकते हैं। तथापि, पत्तन द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार लागत विश्लेषण में विधिवत् सुविचारित किया गया है।

11.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण **अनुलग्नक-III** रूप में संलग्न केपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

11.2. संशोधित दरमान और केपीटी की दरें शासित करने वाली शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

11.3. केपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 से आगे पारित आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाएगा।

11.4. केपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

11.5. इस संबंध में, केपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी केपीटी को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि केपीटी टीएएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा। इसके अलावा, भिन्नताओं का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुसूचक - I

कांढला परलन न्वात  
वर्ष 2007-08 से 2008-10 के लिए कांढला + बाढनार के नलनलन का वलरलनन

रु लाली ने

क्र.सं.	वलरलन	प्रलुलक बाढेत वलनलक 18 नई 2007 ने इल प्रलललकलन हाल सुवलनलत अनुनन			वातलवलक		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	वातलवात (नल.ट. नै)	52.02	59.54	59.54	64.92	72.22	79.50
I	परलनलन आल						
	(i) कार्गल/कढेनर प्रहलनन आल	12172.00	14135.00	14559.00	13819.32	16215.22	19049.22
	(ii) डलत सबललत आल *	13494.12	17563.64	18091.21	14309.65	18916.94	20691.91
	(iii) रेलवे आल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) सलडल आल	2803.00	3125.00	3224.00	1706.01	2144.68	1717.97
	कुल परलनलन आल (i से iv)	28469.12	34823.64	35874.21	29834.98	37276.84	41459.10
II	परलनलन सलनलत (नूतनलनलत कललरलकल)						
	(i) कार्गल प्रहलनन ँव नलडलन	2565.10	2604.60	2685.18	2892.97	3949.95	4200.93
	(ii) डलनन ँवर गलढी सुवलनलर	10631.97	11263.05	11611.46	9667.29	14029.91	14900.07
	(iii) रेलवे गलतलवलल	0.00	0.00	0.00	91.28	28.42	218.35
	(iv) सलडल गलतलवलल	286.91	291.33	300.35	1543.33	2450.79	2588.99
	कुल परलनलन सलनलत (i से iv)	13483.98	14158.98	14596.99	14194.87	20459.07	21908.34
III	नूतनलनलत	2703.00	2824.36	2951.64	3130.8	3206.74	3438.57
IV	प्रकलन ँव सलनलन डलसलनन डलरलवत	4752.00	4990.00	5228.00	4910.41	6129.73	7124.77
V	परलनलन अललशलष/डललल (I) - (II) - (III) - (IV)	7530.14	12850.30	13097.58	7598.90	7481.30	8987.42
VI	वलत ँव वलवल आल (ँकँनआई)						
	(i) डलरलनलतलडल की वलक्री डलर ललन	---	---	---	---	---	---
	(ii) अलन वलवल आल	591.00	610.00	615.00	632.08	1007.79	1486.59
	कुल	591.00	610.00	615.00	632.08	1007.79	1486.59
VII	वलत ँव वलवल वत (ँकँनआई)	1274.00	1331.00	1383.00	813.76	3815.92	3689.50
	कुल	1274.00	1331.00	1383.00	813.76	3815.92	3689.50
VIII	ँकँनआई घडलव ँकँनआई (VI) - (VII)	-683.00	-721.00	-768.00	-181.68	-2808.13	-2202.91
IX	वतल ँवर डैकल से डललल अललशलष (V) + (VIII)	6847.14	12129.30	12329.58	7417.22	4673.17	6784.51
X	नलडललत डूकी	81613.00	84839.00	84839.00	69384.74	70919.77	73082.66
XI	नलडललत डूकी डलर डलललन	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10886.37	11216.33
	घडलँ ँकूओ खलल से नललवलत डलरलनलतलडल से सबललत	0.00	0.00	0.00	0.00	268.00	573.00
	नलडललत डूकी डलर डलरलनली डलललन	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10618.37	10643.33
XII	सलनलत डलडलललत	88.84%	73.10%	73.10%	204%	174%	169%
XIII	सलनलत डलडलललत के लिए सलनलडललत आरूओसीई	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10618.37	10643.33
XIV	नललत अललशलष/डललल (IX) - (XIII)	-6179.86	-1414.70	-1214.42	-3215.20	-6213.20	-4431.82
XV	नललत अललशलष/डललल परलनलन आल के डलरललत रुड ने (XIV/X डलरललत ने)	-21.71%	-4.06%	-3.39%	-10.78%	-16.67%	-10.69%

\* कांढला डलवीजन से सबललत अनुनलनलत डलत सबललत आल ने डलनन डैवलतलओ, डलडललरलन, कुल आडूतल और अलनल के डलनलत ने 15 डलरललत तक और डलन वलरलत के डलनलत ने 50 डलरललत तक 11 जुलई 2005 से वूढल की गई है।

( कांड़ला + वादिनार )  
समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	78.00	87.40	88.45	82.00	87.40	88.45
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	13976.53	14327.22	14534.57	18136.53	19011.22	19218.57
	(ii) पोत संबंधित आय	20821.83	20896.37	21572.62	20484.39	21916.14	22579.24
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	2493.34	2539.27	2539.27	2493.34	2539.27	2539.27
	कुल परिचालन आय (I से iv)	37291.70	37762.86	38646.46	41114.26	43466.63	44337.08
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	4828.39	5108.43	5404.72	4854.94	5037.49	5226.90
	(ii) पत्तन और गोदी सुविधाएं	17124.49	19037.01	20141.16	16765.06	17395.43	18049.50
	(iii) रेलवे गतिविधि	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) संपदा गतिविधि	2609.11	2760.44	2920.55	2609.11	2707.21	2809.00
	कुल परिचालन लागत (I से iv)	24,613.54	26,960.42	28,524.13	24,280.66	25,193.62	26,140.90
III	मूल्यहास	3307.01	3406.82	3565.60	3307.01	3406.74	3565.60
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिख्य	7532.20	8098.00	8104.42	7532.20	7815.41	8109.27
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	1838.95	-702.38	-1547.69	5994.39	7050.86	6521.31
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	854.06	921.71	970.05	854.06	921.71	970.05
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)	5538.95	5860.20	6200.09	5538.95	5860.20	6200.09
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-4684.89	-4938.49	-5230.04	-4684.89	-4938.49	-5230.04
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-2845.94	-5640.87	-6777.74	1309.50	2112.37	1291.27
X	नियोजित पूंजी	73333.59	71717.38	72324.93	73333.59	71717.38	72324.93
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल	11302.97	11059.57	11171.98	11311.72	11065.43	11174.96
	घटाएं: एस्को खाते से निधिधित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाल	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाल	11302.97	11059.57	11171.98	10621.72	10268.43	10269.96
XII	क्षमता उपयोगिता	164	144	139	105	112	113
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	11302.97	11059.57	11171.98	10621.72	10268.43	10269.96
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-14148.91	-16700.45	-17949.72	-9312.22	-8156.06	-8978.69
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-37.94%	-44.22%	-46.45%	-22.65%	-18.76%	-20.25%
XVI	बीसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-42.87%			-20.55%		

अनुलग्नक II (क)

कांठला प्रभाग  
सम्बन्धित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा क्या दिष्ट गये प्रमुख के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा क्या संशोधित प्रमुख के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	34.90	36.70	37.75	35.10	36.70	37.75
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	11456.53	11807.22	12014.57	12311.53	12662.22	12869.57
	(ii) पोत संबन्धित आय	12821.13	12895.67	13571.92	12177.08	12644.75	13307.85
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	2296.34	2342.27	2342.27	2296.34	2342.27	2342.27
	कुल परिचालन आय (i से iv)	26574.00	27045.16	27928.76	26784.95	27649.24	28519.69
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं मंडारण	4776.24	5053.26	5346.35	4802.79	4983.38	5170.75
	(ii) फलन और गोदी सुविधाएं	15331.77	17140.31	18134.45	14972.34	15535.30	16119.43
	(iii) रेलवे गतिविधि	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) संपदा गतिविधि	2098.27	2219.97	2348.73	2098.27	2177.16	2259.03
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	22257.83	24468.08	25887.23	21924.95	22749.33	23604.71
III	मूल्यहास	3185.01	3277.74	3429.04	3185.01	3277.74	3429.04
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिख्य	6623.21	7007.36	7413.78	6623.21	6872.24	7130.64
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	-5492.05	-7708.02	-8801.29	-4948.22	-5250.08	-5644.70
VI	वित्त एवं शिक्षा आय (एफएमआई)	787.85	833.55	881.89	787.85	833.55	881.89
VII	वित्त एवं शिक्षा व्यय (एफएमई)	5538.95	5860.20	6200.09	5535.95	5753.53	6093.42
VIII	एफएमआई घटाए एफएमई (VI) - (VII)	-4751.10	-5026.66	-5318.20	-4748.10	-4919.99	-5211.53
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	-10243.15	-12734.68	-14119.50	-9696.32	-10170.06	-10856.23
X	नियोजित पूंजी	70720.30	69104.09	69711.64	70720.30	69104.09	69711.64
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10961.15	10714.86	10824.39
	घटाए: एकत्रो खाते से निर्धारित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10271.15	9917.86	9919.39
XII	नियोजित पूंजी	94.00	78.00	78.00	127.18	121.63	118.25
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	10952.40	10709.00	10821.41	10271.15	9917.86	9919.39
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-21195.55	-23443.68	-24940.91	-19967.47	-20087.93	-20775.62
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-79.76%	-86.68%	-89.30%	-74.55%	-72.65%	-72.85%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-85.25%			-73.35%		

कांडला प्रभाग  
समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु. लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा क्या दिए गए प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान			इमारे द्वारा क्या संशोधित प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	यातायात (एमएमटी में)	42.90	50.70	50.70	46.90	50.70	50.70
I	परिचालन आय						
	(i) कार्गो/कंटेनर प्रहस्तन आय	2520.00	2520.00	2520.00	5825.00	6349.00	6349.00
	(ii) पोत संबंधित आय	8000.70	8000.70	8000.70	8307.31	9271.39	9271.39
	(iii) रेलवे आय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा आय	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00
	कुल परिचालन आय (i से iv)	10717.70	10717.70	10717.70	14329.31	15817.39	15817.39
II	परिचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	52.15	55.17	58.37	52.15	54.11	56.15
	(ii) पल्लन और गोदी सुविधाएं	1792.72	1896.70	2006.71	1792.72	1860.13	1930.07
	(iii) रेलवे गतिविधि	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) संपदा गतिविधि	510.84	540.47	571.82	510.84	530.05	549.98
	कुल परिचालन लागत (i से iv)	2355.71	2492.34	2636.90	2355.71	2444.28	2536.19
III	मूल्यहास	122.00	129.08	136.56	122.00	129.00	136.56
IV	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	908.99	1090.64	690.64	908.99	943.17	978.63
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	7331.00	7005.64	7253.60	10942.61	12300.94	12166.01
VI	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)	66.21	88.16	88.16	66.21	88.16	88.16
VII	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)	3.00	106.67	106.67	3.00	106.67	106.67
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	63.21	-18.51	-18.51	63.21	-18.51	-18.51
IX	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	7394.21	6987.13	7235.09	11005.82	12282.43	12147.49906
X	नियोजित पूंजी	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
XII	क्षमता उपयोगिता	70	66	61	140	151	151
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरखासीई	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	7043.64	6636.56	6884.52	10655.25	11931.86	11796.93
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	65.72%	61.92%	64.24%	74.36%	75.44%	74.58%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	63.96%			74.79%		

अनुलग्नक II (घ)

**कांढला प्रभाग**  
**संपदा गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण**

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा क्या दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा क्या संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) भूमि से किराया	1184.30	1207.986	1207.986	1184.30	1207.99	1207.99
	(ii) अन्य	1112.04	1134.28	1134.28	1112.04	1134.28	1134.28
	कुल	2296.34	2342.267	2342.27	2296.34	2342.27	2342.27
II	प्रत्यक्ष व्यय						
	संपदा अनुस्क्षण	2098.27	2219.9697	2348.7279	2098.27	2177.16	2259.03
	कुल	2098.27	2219.97	2348.73	2098.27	2177.16	2259.03
III	मूल्यहास	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचालन का आबंटित हिस्सा	261.45	276.61	292.66	261.45	271.28	281.48
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-267.94	-358.88	-503.68	-267.94	-310.74	-402.80
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	55.46	58.68	62.08	55.46	58.68	62.08
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	330.09	349.24	369.49	329.91	342.88	363.13
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-274.63	-290.5585	-307.41	-274.4512	-284.20	-301.05
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-542.57	-649.436	-811.09	-542.39	-594.94	-703.85
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2379.08	2171.55	1958.66	2379.08	2171.55	1958.66
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	क्षमता उपयोगिता के कलए समायोजित आरबोसीई	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-907.79	-981.73	-1110.13	-911.13	-931.65	-1007.98
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-39.53%	-41.91%	-47.40%	-39.68%	-39.78%	-43.03%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-42.95%			-40.83%		

अनुलग्नक II (क)

कांडला प्रभाग  
रेलवे गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	कंपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) होलेज	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) टर्मिनल प्रभार	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) अन्य	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	कुल	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	याइरों एवं साइडों का अनुक्षण	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	कुल	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
III	मूल्यहास	50.83	63.62	63.62	50.83	63.62	63.62
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचयों का आबंटित हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	-102.38	-118.16	-121.32	-102.38	-117.11	-119.12
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	6.15	6.50	6.88	6.15	6.39	6.77
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-6.15	-6.50	-6.88	-6.15	-6.39	-6.77
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-108.53	-124.66	-128.20	-108.53	-123.50	-125.89
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	1730.46	1998.04	1924.63	1730.46	1998.04	1924.63
XI	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-376.82	-434.67	-427.41	-376.74	-433.30	-424.73
XV	ग्रहणित यातायात लाख टनों में	96.53	101.36	106.42	96.53	101.36	106.42
XVI	लागत प्रति टन	-3.90	-4.29	-4.02	-3.90	-4.28	-3.99

**काँकडा प्रभाग**  
**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए समेकित आब एवं लागत विवरण**

(रु लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	(i) सामान्य कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार (विलंबशुल्क सहित)	8589.98	9163.45	9341.35	9444.98	10018.45	10196.35
	(ii) भंडारण	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
	(iii) कच्चे तेल/लौह अयस्क सहित पीओएल	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.40
	कुल	11456.53	11807.22	12014.57	12311.53	12662.22	12869.57
II	परिचालन व्यय						
	(ii) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार (विलंबशुल्क सहित)	4306.44	4556.21	4820.47	4372.91	4537.34	4707.94
	(ii) भंडारण	228.18	241.41	255.42	230.36	239.02	248.01
	(iv) पीओएल प्रहस्तन	241.62	255.63	270.46	199.52	207.02	214.80
	कुल	4776.24	5053.26	5346.35	4802.79	4983.38	5170.75
III	मूल्यहास	1547.45	1555.48	1687.61	1547.45	1555.48	1687.61
IV	प्रबंधन एवं सामान्य उपस्थितियों का आबंटित हिस्सा	3033.02	3208.94	3395.05	3033.02	3147.06	3265.39
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	2099.82	1989.55	1585.56	2928.27	2976.30	2745.82
VI	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	356.16	376.82	398.67	356.16	376.82	398.67
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	2822.22	2985.91	3159.09	2820.69	2931.55	3104.73
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-2466.06	-2609.09	-2760.42	-2464.53	-2554.74	-2706.06
IX	अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)	-366.24	-619.54	-1174.86	463.74	421.57	39.76
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	23888.37	23826.51	26172.95	23888.37	23826.51	26172.95
XII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	3692.67	3683.31	4051.98	3702.53	3694.39	4063.97
XIV	निवल अधिशेष/घाटा (IX) - (XIII)	-4058.91	-4302.85	-5226.84	-3238.79	-3272.83	-4024.21
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XIV/I प्रतिशत में)	-35.43%	-36.44%	-43.50%	-26.31%	-25.85%	-31.27%
XVI	औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-31.89%			-27.81%		

अनुलग्नक II (घ)

कांडला प्रभाग  
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि  
कार्गो प्रहस्तन, विलंबशुल्क और घाट क्रेनों के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	परिचालन आय	8589.98	9163.45	9341.35	9444.98	10018.45	10196.35
<b>II</b>	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2784.27	2945.76	3116.61	2850.75	2957.94	3069.15
	(ii) बिजली	358.46	379.25	401.25	358.46	371.94	385.92
	(iii) ईंधन	4.31	4.56	4.82	4.31	4.47	4.64
	(iv) मरम्मत और अनुसंधान	794.97	841.08	889.86	794.97	824.86	855.88
	(क) भंडार	87.21	92.27	97.62	87.21	90.49	93.89
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	121.18	128.21	135.64	121.18	125.74	130.46
	(ग) बीमा	0.21	0.22	0.24	0.21	0.22	0.23
	(घ) अन्य विविध व्यय	155.83	164.87	174.43	155.83	161.69	167.77
	कुल	4306.44	4556.21	4820.47	4372.91	4537.34	4707.94
<b>III</b>	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IV</b>	भूल्यहास	1328.75	1328.75	1460.88	1328.75	1328.75	1460.88
<b>V</b>	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचर्यों का आबंटित हिस्सा	2022.49	2139.79	2263.90	2022.49	2098.54	2177.44
<b>VI</b>	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	932.30	1138.70	796.10	1720.83	2053.83	1850.09
<b>VII</b>	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	231.03	244.43	258.61	231.03	244.43	258.61
<b>VIII</b>	एफएमई का आबंटित हिस्सा	2608.72	2760.03	2920.11	2784.57	2776.60	3071.86
<b>IX</b>	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-2377.69	-2515.60	-2661.50	-2553.54	-2532.17	-2813.25
<b>X</b>	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-1445.39	-1376.90	-1865.40	-832.71	-478.34	-963.16
<b>XI</b>	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	13428.81	13612.94	16222.36	13428.81	13612.94	16222.36
<b>XII</b>	नियोजित पूंजी पर प्रतिफल	2070.77	2098.9	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
<b>XIII</b>	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
<b>XIV</b>	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2070.77	2098.90	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
<b>XV</b>	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-3516.16	-3475.80	-4371.56	-2900.63	-2576.51	-3467.66
<b>XVI</b>	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-40.93%	-37.93%	-46.80%	-30.71%	-25.72%	-34.01%
<b>XVII</b>	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-41.89%			-30.15%		

**काँडला प्रभाग**  
**कार्गो ग्रहस्तन गतिविधि**  
**भांडागार के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण**

(रु० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	16.01	16.94	17.92	18.19	18.88	19.59
	(ii) बिजली	34.88	36.90	39.04	34.88	36.19	37.55
	(iii) ईंधन	5.20	5.50	5.82	5.20	5.40	5.60
	(क) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	62.17	65.78	69.59	62.17	64.51	66.93
	(ख) अन्य विविध व्यय	109.92	116.30	123.04	109.92	114.05	118.34
	कुल	228.18	241.41	255.42	230.36	239.02	248.01
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	87.92	95.95	95.95	87.92	95.95	95.95
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आबंटित हिस्सा	377.58	399.48	422.65	377.58	391.78	406.51
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-377.05	-407.73	-431.20	-379.23	-397.64	-407.65
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	6.90	7.30	7.72	6.9	7.30	7.72
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	5.63	5.96	6.30	1.97	4.09	3.52
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	1.27	1.34	1.42	4.93	3.21	4.20
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-375.78	-406.39	-429.77	-374.30	-394.43	-403.45
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9924.09	9811.26	9681.61	9924.09	9811.26	9681.61
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलक्ष	1537.31	1520.90	1503.40	1550.93	1533.36	1517.32
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1537.31	1520.9	1503.4	1550.93	1533.36	1517.32
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-1913.09	-1927.2904	-1933.174	-1925.235	-1927.7831	-1920.76
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-604.20%	-585.61%	-563.90%	-608.04%	-585.76%	-560.28%
XVII	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-584.57%			-584.69%	

**कांडला प्रभाग**  
**कार्गो प्रहस्तन गतिविधि**  
**पीओएल के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण**

(रु० लाखों में)

विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
परिचालन आय	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.4
परिचालन व्यय						
(i) वेतन और मजदूरी	200.47	212.10	224.40	158.37	164.32	170.50
(ii) बिजली	8.39	8.88	9.39	8.39	8.71	9.04
(iv) मरम्मतें और अनुसंधान	24.36	25.77	27.27	24.36	25.28	26.23
(क) भंडार	1.05	1.11	1.17	1.05	1.09	1.13
(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(ग) बीमा	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
(घ) अन्य विविध व्यय	7.35	7.78	8.23	7.35	7.63	7.91
कुल	241.62	255.63	270.46	199.52	207.02	214.80
अधिशेष जनशक्ति की लागत						
मूल्यहास	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78
प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचालन का आबंटित हिस्सा	632.95	669.66	708.50	632.95	656.75	681.44
परिचालन अधिशेष/घाटा <b>(I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	1544.57	1258.58	1220.66	1586.67	1320.11	1303.38
एफएमआई का आबंटित हिस्सा	118.23	125.09	132.34	118.23	125.09	132.34
एफएमई का आबंटित हिस्सा	207.87	219.93	232.68	34.15	150.86	29.36
एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-89.64	-94.84	-100.34	84.08	-25.78	102.98
अधिशेष/घाटा <b>(VI) + (IX)</b>	1454.93	1163.75	1120.32	1670.75	1294.34	1406.36
गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	535.45	402.30	268.99	535.45	402.30	268.99
आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
निवल अधिशेष/घाटा <b>(X) - (XIV)</b>	1370.34	1100.23	1077.89	1587.07	1231.47	1364.20
निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में <b>(XV/I प्रतिशत में)</b>	53.74%	47.53%	46.25%	62.24%	53.20%	58.54%
औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	49.18%			57.99%		

अनुलग्नक II (अ)

**कर्मता प्रमाण**  
पोटा संबंधित गतिविधि के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान			इन्हारे द्वारा यथा संशोधित प्रयुक्त के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	<b>परिचालन आय</b>						
	(i) पत्तन देयताएं	3424.18	3417.78	3478.99	3252.17	3351.28	3411.30
	(ii) बर्थ किराया	3573.43	3441.30	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
	(iii) शुष्क गोदीकरण	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
	(iv) पाइलटेंज एवं टोकेज	5733.52	5928.59	6457.16	5445.51	5813.23	6331.52
	<b>कुल</b>	<b>12821.13</b>	<b>12895.67</b>	<b>13571.92</b>	<b>12177.08</b>	<b>12644.75</b>	<b>13307.85</b>
<b>II</b>	<b>परिचालन व्यय</b>						
	(i) पत्तन संरक्षण	5117.14	5873.59	6214.26	5020.16	5208.92	5404.77
	(ii) बर्thing एवं मूरिंग	5248.37	5828.57	6166.62	5008.59	5196.92	5392.32
	(iii) पाइलटेंज एवं टोकेज	4768.98	5229.44	5532.75	4724.51	4902.15	5086.48
	(iv) शुष्क गोदीकरण	197.28	208.72	220.83	219.08	227.32	235.86
	<b>कुल</b>	<b>15331.77</b>	<b>17140.31</b>	<b>18134.45</b>	<b>14972.34</b>	<b>15535.30</b>	<b>16119.43</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	1382.17	1454.08	1473.25	1382.17	1454.08	1473.25
<b>IV</b>	<b>प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों का आवंटित हिस्सा</b>	3328.74	3521.81	3726.07	3328.74	3453.90	3583.77
<b>V</b>	<b>परिचालन अधिशेष/घाटा</b> <b>— (II) - (III) - (IV)</b>	<b>(I) -7221.55</b>	<b>-9220.53</b>	<b>-9761.85</b>	<b>-7506.17</b>	<b>-7798.53</b>	<b>-7868.60</b>
<b>VI</b>	<b>एफएमआई का आवंटित हिस्सा</b>	376.23	398.05	421.14	376.23	398.05	421.14
<b>VII</b>	<b>एफएमई का आवंटित हिस्सा</b>	2380.49	2518.56	2664.63	2379.20	2472.71	2618.79
<b>VIII</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)</b>	<b>-2004.26</b>	<b>-2120.5071</b>	<b>-2243.4965</b>	<b>-2002.97</b>	<b>-2074.66</b>	<b>-2197.65</b>
<b>IX</b>	<b>अधिशेष/घाटा (V) + (VIII)</b>	<b>-9225.81</b>	<b>-11341.036</b>	<b>-12005.348</b>	<b>-9509.143</b>	<b>-9873.1924</b>	<b>-10066.245</b>
<b>X</b>	<b>गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी</b>	42722.41	41108.01	39655.46	42722.41	41108.01	39655.46
<b>XI</b>	<b>नियोजित पूंजी पर प्रतिफल</b>	6626.23	6383.39	6171.19	6621.67	6373.96	6157.45
	घटाएं: एस्को खाते से निर्धारित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिफल	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	<b>नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिफल</b>	<b>6626.23</b>	<b>6383.39</b>	<b>6171.19</b>	<b>5931.67</b>	<b>5576.96</b>	<b>5252.45</b>
<b>XII</b>	<b>समतता उपयोगिता (%)</b>	94	78	78	127.18	121.63	118.25
<b>XIII</b>	<b>समतता उपयोगिता के लिए समायोजित आरक्षणीय</b>	6626.23	6383.39	6171.19	5931.67	5576.96	5252.45
<b>XIV</b>	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)</b>	<b>-15852.04</b>	<b>-17724.43</b>	<b>-18176.54</b>	<b>-15440.81</b>	<b>-15450.15</b>	<b>-15318.69</b>
<b>XV</b>	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</b> <b>(XIV/I प्रतिशत में)</b>	<b>-123.64%</b>	<b>-137.44%</b>	<b>-133.93%</b>	<b>-126.80%</b>	<b>-122.19%</b>	<b>-115.11%</b>
<b>XVI</b>	<b>नीस्त निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</b>	<b>-131.67%</b>			<b>-121.37%</b>		

अनुलग्नक II (त)

काँडला प्रभाग  
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि  
पत्तन देयताओं के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	(रु. लाखों में)					
		केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	3424.18	3417.78	3478.99	3252.17	3351.28	3411.30
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	433.82	458.98	485.60	336.84	349.50	362.64
	(iii) ईंधन	20.11	21.28	22.51	20.11	20.87	21.65
	(iv) मरम्मत एवं अनुक्षण	40.27	42.61	45.08	40.27	41.78	43.36
	(v) निकर्षण	4575.00	5300.00	5607.40	4575.00	4747.02	4925.51
	(क) भंडार	46.90	49.62	52.50	46.90	48.66	50.49
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासनिक व्यय	-11.81	-12.49	-13.22	-11.81	-12.25	-12.71
	(ग) अन्य विविध व्यय	12.85	13.60	14.38	12.85	13.33	13.83
	कुल	5117.14	5873.59	6214.26	5020.16	5208.92	5404.77
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	841.00	841.00	860.17	841.00	841.00	860.17
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचयों का आबंटित हिस्सा	1242.20	1314.25	1390.474	1242.20	1288.91	1337.37
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा - (II) - (III) - (IV) - (V)	(I) -3776.17	-4611.05	-4985.91	-3851.19	-3987.54	-4191.01
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	106.77	112.96	119.51	106.77	112.96	- 119.51
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	148.80	157.43	166.56	148.72	154.56	163.70
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-42.03	-44.47	-47.05	-41.95	-41.60	-44.18
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-3818.20	-4655.52	-5032.96	-3893.14	-4029.14	-4235.19
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	9136.21	8239.63	7553.52	9136.21	8239.63	7553.52
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	1414.63	1276.53	1172.18	1414.63	1276.53	1172.18
	घटाएँ: एस्को खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	345.00	398.50	452.50
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	1414.63	1276.53	1172.18	1069.63	878.03	719.68
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1414.63	1276.53	1172.18	1069.63	878.03	719.68
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-5232.83	-5932.05	-6205.14	-4962.77	-4907.17	-4954.87
XVI	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-152.82%	-173.56%	-178.36%	-152.60%	-146.43%	-145.25%
XVI	औसत निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-168.25%			-148.09%		

अनुसूचक II (क)

कांढला प्रभाग  
पोत संबधित गतिविधि  
बर्ध किराये के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रमुलक के मौजूदा स्तर पर अनुमान			(रु० लाखों में) हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रमुलक के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	3573.43	3441.3	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	2082.25	2203.02	2330.80	1842.47	1911.75	1983.63
	(ii) बिजली	150.75	159.49	168.74	150.75	156.42	162.30
	(iii) ईंधन	163.85	173.35	183.41	163.85	170.01	176.40
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	37.20	39.36	41.64	37.20	38.60	40.05
	(v) निकर्षण	2745.00	3180.00	3364.44	2745.00	2848.21	2955.30
	(vi) मडार	68.82	72.81	77.03	68.82	71.41	74.09
	(vii) बीमा	0.50	0.53	0.56	0.50	0.52	0.54
	कुल	5248.37	5828.57	6166.62	5008.59	5196.92	5392.32
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	147.51	219.42	219.42	147.51	219.42	219.42
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिखर्चों का आबंटित हिस्सा	315.08	333.35	352.69	315.08	326.93	339.22
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-2137.53	-2940.04	-3210.96	-2077.26	-2368.92	-2491.83
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	83.83	88.69	93.84	83.83	88.69	93.84
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	300.82	318.27	336.73	300.66	312.47	330.93
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-216.99	-229.58	-242.89	-216.83	-223.78	-237.10
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)	-2354.52	-3169.62	-3453.85	-2294.09	-2592.70	-2728.93
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	29026.04	28729.41	28389.77	29026.04	28729.41	28389.77
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ	4505.15	4465.14	4422.36	4500.25	4455.67	4408.86
	घटाएँ: एस्को खाते से निधियित परिसंपत्तियों से संबंधित प्रतिलाभ	0.00	0.00	0.00	345.00	398.50	452.50
	नियोजित पूंजी पर परिणामी प्रतिलाभ	4505.15	4465.14	4422.36	4155.25	4057.17	3956.36
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	4505.15	4465.14	4422.36	4155.25	4057.17	3956.36
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)	-6859.67	-7634.76	-7876.21	-6449.34	-6649.87	-6685.29
XVI	निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)	-191.96%	-221.86%	-223.26%	-190.03%	-197.07%	-193.27%
XVI	औसत निवल अधिशेष/घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-212.36%			-193.45%		

**कांडला प्रभाग**  
**पोत संबंधित गतिविधि**  
**पाइलटैज के लिए समेकित आय एवं लागत विवरण**

क्र.सं.	विवरण	(रु० लाखों में)							
		केपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर	2010-11	2011-12	2012-13	हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय		5733.52	5928.59	6457.16		5445.51	5813.23	6331.52
II	परिचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी		1481.72	1567.66	1658.58		1437.25	1491.29	1547.37
	(iii) ईंधन		529.00	559.68	592.14		529.00	548.89	569.53
	(iii) मरम्मत और अनुरक्षण		746.21	789.49	835.28		746.21	774.27	803.38
	(iv) निकर्षण		1830.00	2120.00	2242.96		1830.00	1898.81	1970.20
	(क) भंडार		175.29	185.46	196.21		175.29	181.88	188.72
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासन व्यय		6.76	7.15	7.57		6.76	7.01	7.28
	कुल		4768.98	5229.44	5532.75		4724.51	4902.15	5086.48
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत								
IV	मूल्यहास		382.97	382.97	382.97		382.97	382.97	382.97
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिचयों का आबंटित हिस्सा		1648.15	1743.74	1844.88		1648.15	1710.12	1774.42
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)		-1066.58	-1427.56	-1303.44		-1310.12	-1182.01	-912.35
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा		182.34	192.92	204.10		182.34	192.92	204.10
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा		1859.85	1967.72	2081.85		1858.84	1931.90	2046.03
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)		-1677.51	-1774.8056	-1877.7443		-1676.5027	-1738.9852	-1841.9233
X	अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)		-2744.09	-3202.37	-3181.18		-2986.63	-2921.00	-2754.27
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी		4267.48	3857.86	3443.09		4267.48	3857.86	3443.09
XII	आरओसीई - अधिकतम स्वीकार्य (16% / 6.35%)		661.12	598.17	534.87		661.43	598.18	534.62
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)		94	78	78		127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई		661.12	598.17	534.87		661.43	598.18	534.62
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)		-3405.21	-3800.54	-3716.05		-3648.05	-3519.18	-3288.89
XVI	निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)		-59.39%	-64.11%	-57.55%		-66.99%	-60.54%	-51.94%
XVI	औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में		-60.35%				-59.82%		

**काँकला प्रभाग**  
**पोत संबंधित गतिविधि**  
**पुष्क गोदीकरण के लिए आय एवं लागत विवरण**

क्र.सं.	विवरण	(रु. लाखों में)					
		कंपीटी द्वारा यथा दिए गए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
II	परिचालन व्यय						
	(i) वेतन और मजदूरी	50.41	53.33	56.43	72.21	74.93	77.74
	(ii) बिजली	47.64	50.40	53.33	47.64	49.43	51.29
	(iii) मरम्मत और अनुस्क्षण	55.20	58.40	61.79	55.20	57.28	59.43
	(क) भंडार	37.59	39.77	42.08	37.59	39.00	40.47
	(ख) कार्यालय एवं प्रशासन व्यय	-0.41	-0.44	-0.46	-0.41	-0.43	-0.44
	(ग) अन्य विविध व्यय	6.85	7.25	7.67	6.85	7.11	7.37
	<b>कुल</b>	<b>197.28</b>	<b>208.72</b>	<b>220.83</b>	<b>219.08</b>	<b>227.32</b>	<b>235.86</b>
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	मूल्यहास	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69
V	प्रबंधन एवं सामान्य उपरिख्यों का आबंटित हिस्सा	123.31	130.46	138.03	123.31	127.94646	132.75724
VI	परिचालन अधिशेष/घाटा <b>(I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	-241.28	-241.87	-261.54	-267.60	-260.05	-273.41
VII	एफएमआई का आबंटित हिस्सा	3.29	3.48	3.68	3.29	3.48	3.68
VIII	एफएमई का आबंटित हिस्सा	71.02	75.14	79.50	70.98	73.77	78.13
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-67.73	-71.66	-75.81	-67.69	-70.29	-74.45
X	<b>अधिशेष/घाटा (VI) + (IX)</b>	<b>-309.01</b>	<b>-313.53</b>	<b>-337.36</b>	<b>-335.29</b>	<b>-330.34</b>	<b>-347.86</b>
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	292.68	281.11	269.08	292.68	281.11	269.08
XII	नियोजित पूंजी पर प्रतिलाम	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XIII	क्षमता उपयोगिता (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरखोसीई	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XV	<b>निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)</b>	<b>-354.33</b>	<b>-357.08</b>	<b>-379.11</b>	<b>-380.65</b>	<b>-373.93</b>	<b>-389.64</b>
XVI	<b>निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XV/I प्रतिशत में)</b>	-393.70%	-330.63%	-351.03%	-445.31%	-353.10%	-367.93%
XVI	<b>औसत निवल अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में</b>	<b>-358.45%</b>			<b>-388.78%</b>		

## कांडला पत्तन न्यास

## दरमान

## अध्याय - 1

## 1.1. परिभाषाएँ - सामान्य

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:

- (i). "तटीय पोत" का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (ii). "विलंबशुल्क" का अर्थ निःशुल्क अवधि के बाद पत्तन परिसर के भीतर कार्गो के भंडारण के लिए देय प्रभारों से होगा, जो दरमान में विनिर्दिष्ट हैं।
- (iii). "विदेशगामी पोत" अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iv). "पूर्ण कंटेनर भार" "(एफसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (v). "जोखिमपूर्ण रसायन" अर्थात् पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 के तहत बनाए गए जोखिमपूर्ण रसायनों के उत्पादन, भंडारण और आयात नियमावली, 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II, और अनुसूची III और नियम, समय-समय पर यथा लागू के अंतर्गत उल्लिखित रसायन शामिल हैं।
- (vi). "कंटेनर भार से कम" "(एलसीएल)" का अर्थ एक आयातक/निर्यातक से अधिक के कार्गो वाला कंटेनर होगा।
- (vii). "पत्तन क्षेत्र" अर्थात् पत्तन का सीमाशुल्क बंध क्षेत्र।

## 1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i). (क). सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ख). विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।  
(ग). ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(घ). ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उतराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उतराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।  
(ङ). नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के लिए तटीय दरों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज की अपेक्षा नहीं होगी।
- (ii). पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत-संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ "तटीय" अथवा "विदेशगामी" श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (iii). (क). सभी मूल्यवर्धित प्रशुल्क भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहयोगी बैंक अथवा किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों, जो भी समय-समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, द्वारा अधिसूचित बाजार खरीद दर पर समकक्ष भारतीय रूपयों में डॉलर रूप में प्रभारों के परिवर्तन के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किए जाएंगे।  
(ख). पत्तन सीमाओं के भीतर पोत के प्रवेश का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा। कंटेनरों पर प्रभारों के मामले में, आयात कंटेनरों के मामले में पोत के प्रवेश का दिन और निर्यात कंटेनरों के मामले में पत्तन में कंटेनरों के आगमन का दिन ऐसे परिवर्तन के लिए दिवस रूप में परिगणित किया जाएगा।

- (iv). पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन से, भार इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, भार माप इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में द्रवों के लिए क्षमता माप इकाई 1,000 लिटर होगी।
- (vi). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर ब्याज :
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक ब्याज अदा करना होगा और विलंबित वापसियों पर दंडात्मक ब्याज की दर 14.75 प्रतिशत होगी।
- (ख). ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान उधार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी। दंडात्मक ब्याज कंपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). पत्तन द्वारा वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन बाद गिना जाएगा।
- (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को कंपीटी द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (vii). उपयोक्ता से पत्तन पर आरोप्य स्तर से अधिक विलंबों की अदायगी के लिए नहीं कहा जाएगा।
- (viii). सभी परिगणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित किया जाएगा।
- (ix). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार एवं माप परिकलित करने के लिए, 0.5 दशमलव को 0.5 इकाई रूप में लिया जाएगा और 0.5 से अधिक दशमलव को एक इकाई माना जाएगा, सिवाय इसके जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (x). एक इकाई लदाई रूप में कंपीटी के अन्दर आने वाले और बाहर जाने वाला एलसीएल कंटेनर प्रभार वसूल करने के प्रयोजन के लिए एफसीएल रूप में होगा।
- (xi) (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। पत्तन न्यास, यदि ऐसा चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है अथवा उच्चतर रियायत एवं छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). पत्तन न्यास, यदि वह ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत बना सकता है यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ता को प्रति इकाई दर में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तरों से अधिक नहीं होंगी।
- (ग). पत्तन न्यास को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों के युक्तिकरण को अधिसूचना द्वारा सार्वजनिक करना होगा और ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन को शासित करने वाली शर्तों में आगे किए जाने वाले किन्हीं बदलावों के बारे में सार्वजनिक सूचना देते रहनी होगी परन्तु नई निर्धारित दरें इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xii) (क). सभी तटीय पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार अन्य पोतों के लिए तदनुसूची प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।
- (ख). सभी तटीय कार्गो/कंटेनर, ताप कोयले से इतर और कच्चे तेल, लौह अयस्क तथा लौह अयस्क गुट्टिकाओं सहित पीओएल के लिए कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो/कंटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ग). कार्गो संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायती दरें घाटशुल्क सहित जलयान-तट स्थानांतरण एवं घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर प्रभावी होंगे।
- (घ). कंटेनर संबंधित प्रभारों के मामले में, रियायत समेकित बॉक्स दर पर लागू है। जहां मदवार प्रभार वसूल किए जाते हैं, वहां रियायतें जलयान-तट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण एवं कार्गो तथा कंटेनरों पर घाटशुल्क पर होंगी।

- (ड) विदेशी पत्तन से कार्गो/कंटेनर जो भारतीय पत्तन "ख" को अनुवर्ती यानांतरण के लिए भारतीय पत्तन "क" पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौचालन करने के लिए अनुमत्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गो/कंटेनरों को रियायत दी जा सकेगी।
- (घ). तटीय कार्गो/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रुपयों में मूल्यवर्गित और एकत्रित किए जाएंगे।

### अध्याय - II

#### पोत संबंधित प्रभार

#### 1. पत्तन देयताओं की अनुसूची

क्र. सं.	दर प्रति जीआरटी					समान पोत के मामले में भुगतान की बारम्बारता	
	कांडला			वादिनार			
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ०डॉ० में)		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ०डॉ० में)		
		8.414	0.3404		1.730	0.07	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है।

#### टिप्पणियां:

- (1). पोत की पत्तन देयताएं उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी पर निर्धारित किए जाएंगे।
- (2). विक्रेत ब्लॉस्ट वाले तेल टैंकरों के लिए, कम किया गया सकल टनभार जो अंतर्राष्ट्रीय टनभार प्रमाणपत्र के "अभियुक्तियों" कॉलम में दर्शाया गया है, पत्तन देयताओं की वसूली के प्रयोजन के लिए इसके सकल टनभार को लिया जाएगा।
- (3). ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाले और यात्रियों को नहीं ढोने वाले पोत से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभाय होगा।
- (4). पत्तन के भीतर प्रवेश करने वाले परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्रियों को नहीं उतारने अथवा लेने वाले (सिवाय कुछ ऐसे अनशिपमेंट और शिपमेंट के जो मरम्मतों के प्रयोजन के लिए जरूरी हों) पोत से पत्तन देयताओं का केवल 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा जो उससे अन्यथा प्रभाय होगा।
- (5). खाली और/अथवा लदे हुए फ्लीटिंग लैश बाजों को उठाने के लिए 'दूसरी कॉल' देने वाले लैश पोत को पत्तन के अन्दर प्रवेश करने वाले पोत के रूप में माना जाएगा, परन्तु उसमें किसी कार्गो अथवा यात्री को उतारता अथवा लेता नहीं है, और कोई पत्तन देयताएं वसूल नहीं किए जाएंगे।
- (6). निम्नलिखित मामलों में पत्तन देयताएं उपर्युक्त दरों के 50 प्रतिशत पर प्रभाय होंगे:
  - (i). अपने उपयोग के लिए कोई सामान, जल बंकर, आदि लेने के लिए प्रवेश करने वाला पोत।
  - (ii). टेलीग्राफ पोत।

(7). निम्नलिखित मामले में पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी:

(i). कोई आनंदमयी-नाव; अथवा

(ii). कोई पोत जो पत्तन छोड़ चुका हो और मौसम के दबाव की वजह से अथवा किसी नुकसान होने के फलस्वरूप पुनः प्रवेश के लिए बाध्य होता है।

(8). वादिनार लाइटरेज प्वाइंट और कांडला पत्तन के बीच शटलिंग किए जाने के प्रयोजन के लिए कांडला पत्तन में डुबाव सीमा की वजह से नियोजित समर्पित डॉटर पोतों को 'तटीय पोत' माना जाएगा, यदि उनके पास वैध तटीय लाइसेंस हो। इसके अलावा, कांडला में उनपर कोई पत्तन देयताएं प्रभार्य नहीं होंगी यदि पत्तन देयताएं वादिनार में प्रसारित की जाती हैं।

## 2.1. पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची

क्र. सं.	जीआरटी के स्लैब	दर प्रति जीआरटी			
		कांडला		वादिनार	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)
1.	30,000 जीआरटी तक	14.1947	0.5742	6.971	0.282
2.	30,001 - 60000 जीआरटी	रु 4,25,840 + रु 11.341 प्रति जीआरटी 30000 से अधिक जीआरटी	U.S.\$ 17,226 + U.S.\$ 0.4588 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	रु 2,09,130+ रु 5.562 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक	U.S.\$ 8460 + U.S.\$ 0.225 प्रति जीआरटी 30000 जीआरटी से अधिक
3.	60000 जीआरटी से अधिक	रु 7,66,070 + रु 9.9145 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी टी से अधिक	U.S.\$ 30,990 + U.S.\$ 0.401 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक	रु 3,75,990+ रु 4.894 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी टी से अधिक	U.S.\$ 15,210 + U.S.\$ 0.198 प्रति जीआरटी 60000 जीआरटी से अधिक

## 2.2. विविध पाइलटेज शुल्क

क्र.सं.	मर्दे	कांडला डिवीजन में दर		वादिनार डिवीजन में दर	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)
1	अंतर्मुखी अथवा बहिर्मुखी पाइलटेज रद्दीकरण शुल्क (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	10013.47	405.076	6765.86	273.70
2	आने वाले पोत को पाइलट करने के लिए पाइलट स्टेशन जाने वाला और पोत के नहीं पहुंचने के कारण वापिस आने वाला पाइलट	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61
3	पाइलटेज के लिए मूरिंग अथवा स्ट्रीम में पोत के लिए क्रॉफ्ट में छोड़ने वाले अथवा बाहर जाने	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61

	वाले पोत की बोर्डिंग करने वाला और पोत के तैयार नहीं होने की वजह से वापिस आने वाला पाइलट				
4	पोतों के स्थानांतरण का रद्दीकरण (3 घंटे से कम के नोटिस पर)	22827.21	936.7512	15,423.79	632.94
5	दोगुनी बैकिंग, आदि के लिए ओटीबी/पाइलट स्टेशन में पोत पर पाइलट द्वारा प्रदत्त सेवाएं	पाइलटेज शुल्कों का 25%		पाइलटेज शुल्कों का 25%	
6	उपस्थिति शुल्क यदि पाइलट से अपेक्षा की जाती है कि वह पोत के बर्थिंग अथवा अबर्थिंग अथवा स्थानांतरण से इतर अथवा हारबर के अन्दर अथवा बाहर जलयान के पाइलटिंग से इतर कार्य के लिए मास्टर अथवा एजेंट अथवा केपीटी के अधिकृत कर्मचारी के अनुरोध पर जलयान पर जाए।	1652.57 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	66.8516 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,116.60 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	45.17 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
7	पोत के बोर्डिंग से आधे घंटा पहले पत्तन लॉच में रोका गया पाइलट।	2653.91 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	107.3592 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	1,793.18 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	72.54 प्रति घंटा अथवा उसका भाग
8	15 मिनटों से अधिक के लिए अन्दर अथवा बाहर अथवा स्थानांतरित के लिए पाइलट किए जाने वाले पोत के बोर्ड पर पाइलट को रोकना।	8286.27 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	335.2052 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	5,598.83 प्रति घंटा अथवा उसका भाग	226.49 प्रति घंटा अथवा उसका भाग

#### टिप्पणियां:

- (1). पोत के पाइलटेज शुल्कों को उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूहों के सामने दर्शाई गई दर पर उसकी कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किया जाएगा।
- (2). पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्कों में पर्याप्त क्षमता की टगों/लॉचों की अपेक्षित संख्या के साथ एक अंतर्मुखी और एक बहिर्मुखी संचलन और 'पत्तन सुविधा' के लिए पोतों का स्थानांतरण शामिल होगा।
- (3). पोत के अनुरोध पर हारबर के भीतर स्थानांतरण पर पाइलटेज-सह-टोवेज शुल्कों का 25 प्रतिशत वसूल किया जाएगा।
- (4). पत्तन सुविधा के लिए पोत के स्थानांतरण के लिए कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।

(i). "पत्तन सुविधा" को निम्नलिखित अर्थ में परिभाषित किया गया है:

- (क). यदि बर्थ अथवा/मूरिंग पर कार्यरत कार्गो पोत हाइड्रोग्राफिक सर्वेक्षण कार्य करने के लिए अथवा निकषण के लिए बर्थ आबंटित करने के लिए अथवा बर्थों की मरम्मत के लिए, अनुरक्षण और कुछ अन्य समान कार्यों के लिए, जहां स्थानांतरण जरूरी हो जाता है, स्थानांतरित किया जाता है, तो ऐसे स्थानांतरण को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" रूप में माना जाएगा। ऐसे स्थानांतरित पोत को इधर-उधर करने के लिए किया गया स्थानांतरण भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना गया है।

- (ख). यदि कार्यरत कार्गो पोत ऑस्टिंग वरीयता पर व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, तो पोत जो ऐसे स्थानांतरण प्रभारों से छूट प्राप्त है, ऐसा स्थानांतरण "पत्तन सुविधा" माना जाता है।
- (ग). जब कभी ऐसे दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है जो डुबाव और एलओए प्रतिबंधों की वजह से अन्य बर्थों पर बर्थ किया जा सकता है, ऐसे पोत को "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (घ). जब कभी किसी पोत को वरीयता वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए समीपवर्ती बर्थ में तब तक स्थानांतरित किया जाता है जब तक वह पोत स्थानांतरित नहीं हो जाता है, लम्बाई प्रतिबंधों की वजह से समीपवर्ती बर्थ पर दूसरा पोत बर्थ नहीं किया जा सकता, ऐसे स्थानांतरण को भी "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (ङ). जब कभी किसी पोत को ऐसे दूसरे जोखिमपूर्ण कार्गो को ढोने वाले दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है जिसके लिए सुरक्षा कारणों से समीपवर्ती बर्थ को खाली रखे जाने की जरूरत हो, इसे भी "पत्तन की सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाता है।
- (च). जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी अन्य पत्तन पर घटक प्रतिबंध की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे "पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण" माना जाना चाहिए।
- (छ). जब कभी पत्तन द्वारा अधिरोपित किसी बर्थ पर प्रहस्तन प्रतिबंधों की वजह से दूसरे पोत को व्यवस्थित करने के लिए पोत को स्थानांतरित किया जाता है तो इसे "पत्तन सुविधा के स्थानांतरण" रूप में माना जाना चाहिए।
- (ज). जब कभी किसी पोत को ज्वारभाटीय प्रतिबंधों की वजह से लंगरगाह को/से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (झ). जब कभी किसी पोत को चैनल/बार में डुबाव प्रतिबंधों की वजह से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ञ). जब कभी किसी पोत को भिन्न बर्थों/मूरिंगों पर डुबाव में भिन्नता की वजह से किसी अन्य पोत को व्यवस्थित करने के लिए स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाता है।
- (ट). जब कभी किसी पोत को दिन और रात्रि पाइलटेज के लिए स्वीकार्य डुबाव में भिन्नता की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ठ). जब कभी किसी पोत को आबंटित बर्थ अभिग्रहीत होने की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (ड). जब कभी किसी पोत को बर्थ के प्रचलित निष्क्रियकरण की वजह से लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण रूप में माना जाएगा।
- (ढ). पोत के तैयार नहीं होने से इतर के कारणों से तीव्र बॉय मूरिंगों से पहले और बाद में पोत का स्थानांतरण किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।

- (ण). नेविगेशनल सुविधा के लिए किसी पोत को लंगरगाह से लंगरगाह में स्थानांतरित किए जाने को पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (त). यदि किसी पोत को पत्तन उपस्कर की खराबी, बर्थ की सफाई, आदि की वजह से स्थानांतरित किया जाता है तो इसे पत्तन सुविधा के लिए स्थानांतरण माना जाएगा।
- (थ). घटक एवं प्रहस्तन प्रतिबंधों को पत्तन सुविधा रूप में सूचीबद्ध करने के लिए अध्यक्ष, केपीटी को इस प्रयोजन के लिए समय-समय पर गठित समिति की सिफारिश के आधार पर प्राधिकृत किया गया है।
- (ii). जब कभी किसी पोत को ऑस्टिंग वरीयता पर दूसरा पोत व्यवस्थित करने के लिए बर्थ से स्थानांतरित किया जाता है, स्थानांतरित पोत स्थानांतरण प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो क्योंकि यह ऑस्टिंग वरीयता प्राप्त करने वाले पोत द्वारा भुगतान किया जाता है अथवा स्थानांतरण पत्तन सुविधा के लिए माना जाता है जब वरीयता पोत ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट प्राप्त हो। तथापि, यह लाभ निम्नलिखित मामलों में लागू नहीं होगा:
- (क). गैर-कार्गो पोत जिसे किसी स्थिति में बर्थ खाली करना पड़ता है जब कार्गो पोत आते हैं।
- (ख). सिर्फ ओवरसाइड लदाई/उतराई के लिए बर्थ का इस्तेमाल करने वाले पोत।
- (ग). पोत जो बिना कोई कार्गो प्रहस्तन परिचालन किए बर्थ में निष्क्रिय रहते हैं।
- (5). बाह्य तुना बॉय (ओटीबी) में स्थानांतरित किए जाने वाले पोतों के लिए अतिरिक्त पाइलटेज शुल्क प्रभार्य होंगे। यह प्रभारित नहीं किया जाएगा, तथापि, यदि पोत ओटीबी से नौचालित हो जाता है।
- (6). जब पोत को दूसरे पोत की सुविधा/ऑस्टिंग वरीयता के लिए ओटीबी में स्थानांतरित/हटाया जाता है तो पोत जिसकी सुविधा के लिए स्थानांतरण किया जाता है, को पाइलटेज शुल्क, यथा लागू, अदा करने होंगे।
- (7). प्रतिबंधित इजन पावर के साथ किए गए किसी पाइलटेज पर पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के डेढ़ गुना पर प्रभारित किया जाएगा और 'कोल्ड मूव' के अधीन पोत की पाइलटिंग के लिए पाइलटेज शुल्क पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में निर्धारित दरों के दोगुने पर प्रभार्य होंगे।
- (8). 200 जीआरटी तक और उससे कम वाले पोतों के मामले में पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा। तथापि, ऐसे पोत पाइलट के लिए कह सकते हैं यदि वे पाइलटेज शुल्कों की अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट शुल्कों के भुगतान पर ऐसा चाहते हैं।
- (9). कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियम, 1955 के अधीन लाइसेंस प्राप्त पोतों के लिए पाइलटेज अनिवार्य नहीं होगा सिवाय प्रारंभिक प्रवेश और अंतिम बहिर्मुखी प्रस्थान के समय।
- (10). जब कभी चक्रवात/बाढ़/प्राकृति आपदाओं की स्थिति के दौरान पोतों को पत्तन से ओटीबी में स्थानांतरित किया जाता है तो ऐसे स्थानांतरणों के लिए पाइलटेज शुल्क वसूल नहीं किया जाएगा।
- (11). इस अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरें पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) के समुद्रमुखी 3.22 किलोमीटर (दो मील) तक पाइलटेज के लिए हैं।

तथापि, यदि पोत को पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी 3.22 कि.मी. बिन्दु से अधिक पोत के बोर्ड पर पाइलट की आवश्यकता हो, इस अनुसूची में यथा विनिर्दिष्ट दरों के दोगुने पर पाइलटेज शुल्क वसूल किए जाएंगे। पाइलटों की बोर्डिंग पाइलट स्टेशन (आउटर तुना बॉय) से समुद्रमुखी अधिकतम 9.66 किलोमीटर (6 मील) तक सीमित होगी।

- (12). जब ऐसे पोतों को देखने के लिए पाइलट की आवश्यकता हो जो ग्राउंडिंग, ड्रिफिंग, आदि करते हैं, वादिनार प्रभाग में तटीय पोतों के लिए रु0 1116.65 प्रति घंटा अथवा उसका भाग तथा विदेशगामी पोत के लिए 45.17 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग और कांडला प्रभाग में तटीय पोत के लिए रु0 1652.64 प्रति घंटा अथवा उसका भाग तथा विदेशगामी पोत के लिए 66.85 अमेरिकी डॉलर प्रति घंटा अथवा उसका भाग के उपस्थिति शुल्क प्रभार्य होंगे। ऐसे पोतों को देखने/ले जाने के लिए अपेक्षित टग की सेवाओं के लिए, दरमान में निर्धारित दर पर टग किराया प्रभार प्रभार्य होंगे।
- (13). जब अंतर्मुखी पाइलटेज अथवा अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत के लिए पाइलट की आवश्यकता होती है तो दिन के दौरान कम से कम 4 घंटे पहले और रात्रि के समय कम से कम आठ घंटे पहले नोटिस देना होगा। बहिर्मुखी पाइलटेज के मामले में बोर्ड पर पाइलट अपेक्षित हो तो दिन के समय कम से कम 4 घंटे पहले और रात्रि के समय कम से कम आठ घंटे पहले नोटिस देना होगा। यदि अंतर्मुखी पाइलटेज के लिए अथवा अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत के स्थानांतरण के लिए अथवा बहिर्मुखी पाइलटेज के लिए उपर्युक्त 4 घंटों/8 घंटों से पहले पाइलटों की मांग की जाती है तो एजेंटों को पाइलटेज मांग को देरी से प्रस्तुत करने पर रद्दीकरण प्रभारों के समकक्ष भुगतान करना होगा।
- तथापि, ऐसे पोतों के मामले में जिनका ईटीए 3 घंटों से पहले विलंबित हो जाता है और पाइलट के बोर्डिंग समय से कम से कम 3 घंटे पहले संशोधन पत्र दिया जाता है तो इसे रद्दीकरण नहीं माना जाएगा।
- (14). जहां केपीटी अथवा उसका प्राधिकृत अधिकारी संतुष्ट हो कि आने वाले पोतों के लिए बर्थ की अनुपलब्धता की वजह से अथवा ज्वारभाट समय की वजह से मांग-पत्र में उल्लिखित समय पर पाइलट तैनात नहीं किया जाता है तो पाइलट द्वारा बोर्डिंग के लिए समय एवं तारीख केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी द्वारा निर्धारित किया जाएगा।
- (15). तथापि, कोई मांगपत्र अपेक्षित नहीं होगा यदि पोत के मास्टर के नियंत्रण से बाहर आपातकाल, जैसे बोर्ड पर आग, लंगर का निकर्षण और इस तरह के अन्य, में पोत स्थानांतरण/ध्यान के लिए पाइलट अपेक्षित हो।

### 3.1. क. कांडला डिवीजन में सामान्य कार्गो और द्रव कार्गो बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभारों की अनुसूची।

क्र.सं.	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग			
	सामान्य कार्गो बर्थ		द्रव कार्गो बर्थ	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	0.1125	0.0046	0.1125	0.0046

### 3.1. ख. कांडला डिवीजन में नौचालित पोतों, लॉचों, टगों, छोटे क्रॉफ्टों, बाजों आदि के लिए बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची।

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	बन्दर बेसिन के दक्षिण, उत्तर और पश्चिम घाटों का इस्तेमाल करने वाले नौचालन पोत, लॉच, टग, छोटे क्रॉफ्ट, आदि, अनुसूचना जेट्टी, फेरी बर्थ और ओओटी में सर्विस जेट्टी (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	10.8915	0.4406
2.	कांडला हारबर क्रॉफ्ट नियमावली, 1955 के अधीन लाइसेंसशुदा पोत: घाट बर्थ अथवा कोई बर्थ घाट अथवा जेट्टी (प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)।	0.0292 (न्यूनतम रु0 83. 4152 के अधीन)	0.0012 (न्यूनतम 3.3744 अ.डा. के अधीन)
3.	लैश बाजों के लिए बर्थ किराया तथा मूरिंग शुल्क (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	13.6043	0.5503

4.	मछली पकड़ने वाले ट्रॉलरों के लिए बर्थ किराया/मूरिंग शुल्क/स्ट्रीम देयताएं (प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग)	1.9207	0.0777
----	--	--------	--------

## टिप्पणियां:

- (1). पोत के बर्थ किराया प्रभार उस पोत के जीआरटी के अनुसार प्रासंगिक पोत समूह के सामने दर्शाई गई दर पर उसके कुल जीआरटी (सकल पंजीकृत टनभार) पर निर्धारित किए जाएंगे।
- (2). गैर-क्रैन सामान्य कार्यों बर्थों के लिए बर्थ किराया प्रभार इस अनुसूची में निर्धारित दरों के 80 प्रतिशत पर प्रभाय होगा।
- (3). यदि किसी पोत को सामान्य कार्यों बर्थ अथवा तेल जेट्टी बर्थ अभियोजित करने वाले दूसरे पोत के साथ खड़ा किया जाता है तो ऐसे दो खड़े किए गए पोतों से ऊपर विनिर्दिष्ट बर्थ किराया प्रभारों के 50 प्रतिशत की दर से वसूल किया जाएगा।
- (4). क्रेन और उपस्कर इस शर्त पर आपूर्ति किए जाते हैं कि किसी भी समय उसके किसी नुकसान अथवा जीवन अथवा प्रापर्टी हानि अथवा खराबी के लिए पत्तन की कोई जिम्मेदारी नहीं होगी और ऐसे नुकसान/हानि/खराबी की देनदारी उपस्कर के उपयोक्ता/किरायेदार की होगी। उपस्कर और पत्तन प्रापर्टी को नुकसानों के लिए जो किसी कारण, जैसे क्रैन की अति-लदाई, क्रैनिंग के अधीन, कार्यों की अनुचित स्लिंगिंग, की वजह से मांगपत्र के अनुसार उपस्कर के इस्तेमाल के दौरान ऐसा होता है, उपयोक्ता पूरी तरह से जिम्मेदार होंगे। पार्टियों को नुकसानों को (सही टूट-फूट संभावित) सही देखना होगा और पत्तन को नुकसानों की मरम्मत तथा पुनर्स्थापन पर वास्तव में की गई सभी लागतों को अदा करना होगा।
- (5). उस अवधि के लिए बर्थ किराया प्रभाय नहीं होगा जब पोत पत्तन उपस्कर की खराबी अथवा बिजली गुल होने अथवा पत्तन पर आरोप्य किसी अन्य कारण से निष्क्रिय हो जाता है।
- (6). पोत को उतराई अथवा लदाई अथवा बलास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों के भीतर (अथवा उल्लिखित कारणों से कांडला पत्तन न्यास द्वारा लिखित में दिए गए ऐसे विस्तार के भीतर) नौचालन के लिए पाइलट की मांग करनी होगी। यदि पोत उतराई अथवा लदाई अथवा बलास्टिंग के पूरा होने के बाद चार घंटों के भीतर अथवा उल्लिखित कारणों से कांडला पत्तन न्यास या उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा लिखित में दिए गए ऐसे विस्तार के भीतर नौचालन के लिए पाइलट की मांग नहीं करते हैं तो पोत को चार घंटों की समाप्ति के समय से अथवा कांडला पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों विस्तारित अवधि से पाइलट को बुलाए जाने के समय तक की अवधि के लिए सामान्य दर के 5 गुना दर पर अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार अदा करने होंगे।
- (7). टिप्पणी 6 में विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों के लिए प्रभारित नहीं किए जाएंगे।
  - (क) पोत की सुरक्षा के लिए, नौचालन के लिए ज्वारभाटा, डुबाव आदि के लिए प्रतीक्षारत पोत।
  - (ख) पत्तन कर्मचारियों द्वारा हड़ताल।
  - (ग) लदाई आर्म डिस्कनेक्शन समस्या और
  - (घ) कांडला पत्तन न्यास अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों की सहमति से निष्क्रिय बर्थ का प्रयोग।
  - (ङ) पोत अथवा उसके एजेंट पर अनरोप्य कोई अन्य कारण।

## 3.2. मूरिंग प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)
1.	कांडला में मूरिंग प्रभार	0.0256	0.001

2.	वादिनार में एसबीएम प्रयोग करने वाले पोतों के लिए	0.0103	0.00042
----	--	--------	---------

## 3.3. लंगरगाह प्रमारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 1 घंटा अथवा उसका भाग	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ०डॉ० में)
1.	समुद्रगामी अभियांत्रिक रूप से प्रोपेल्ड पोत:		
(क).	कांडला ओटीबी	17.9727	0.7271
(ख).	वादिनार	5.8710	0.2375
2.	आंतरिक लंगरगाह (प्रति जीआरटी)		
(क).	कांडला	0.0182	0.0007
(ख).	वादिनार	0.0123	0.0005
3.	समुद्रगामी पोतों से इतर क्रॉफ्ट:		
(क).	कांडला	3.4024	0.1376
(ख).	वादिनार	2.2989	0.093

## 3.4. उनके अपने लंगरगाहों पर खड़े रहने वाले पोतों के लिए यानांतरण/उतराई शुल्क

Particulars	दर प्रति जीआरटी प्रति 30 दिन अथवा उसका भाग			
	मंदर पोत (स्थानांतरण किए जाने के लिए कार्गो के साथ आने वाले पोत)		डॉक्टर पोत (कार्गो प्राप्त करने वाले पोत)	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ०डॉ० में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ०डॉ० में)
स्ट्रीम में उनके लंगरगाहों पर पड़े रहने वाले और यानांतरण/लाइटरेज परिचालन करने वाले पोतों के लिए लंगरगाह शुल्क।				
(क) कांडला	2.7439	0.1110	0.6860	0.0277
(ख) वादिनार	1.8540	0.0750	0.4635	0.0187

टिप्पणी: यह दर केवल कांडला के लिए/से अविनिहित कार्गो के मामले में लागू है।

## 3.5. बीचिंग प्रमारों की अनुसूची

विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अण्डा में)
बीच में निष्क्रिय पड़े पोत (दर प्रति जीआरटी प्रति कैलेंडर माह अथवा उसका भाग)		
(क) कांडला	2.0853	0.084
(ख) वादिनार	1.4090	0.057

### अनुसूची 3.1 से 3.5 से संबंधित सामान्य टिप्पणियां:

- (1). 1 (एक) घंटे की अवधि पोत द्वारा साय-समय पर बर्थ/मूरिंग/लंगरगाह अभिगृहीत किए जाने से परिगणित होगा।
- (2). पोत को 1 घंटे के समय में मूरिंग शुल्क और बर्थ किराया दोनों अदा नहीं करने होंगे यदि मूरिंग बर्थ से घाट बर्थ अथवा विलोमतः स्थानांतरण किया जाता है। घंटे की शुरुआत के समय लागू दर उस घंटे के लिए वसूल की जाएगी और उसके बाद नए स्थान, बर्थ अथवा मूरिंग प्वाइंट पर प्रभाय दर लागू होगी।
- (3). तस्करी को रोकने की गतिविधियों में विनियुक्त केंद्रीय/राज्य सरकारों से संबंधित लॉच/क्रॉफ्ट बर्थ किराये, मूरिंग शुल्कों और लंगरगाह प्रभारों से छूट प्राप्त होंगे।
- (4). जहां पोतों का एकल टनभार अर्थात् एनआरटी हो, इसे जीआरटी माना जाएगा।
- (5). यदि 1 घंटे की अवधि के दौरान, हारबर क्षेत्र में आउटर तुना बॉय अथवा स्ट्रीम में लंगर डाले पोत को मूरिंग अथवा कार्गो बर्थ में स्थानांतरित किया जाता है, तो मूरिंग अथवा बर्थ, जैसी भी स्थिति हो, में तेजी के समय तक केवल लंगरगाह प्रभार वसूल किए जाएंगे। मूरिंग शुल्कों अथवा बर्थ किराये की वसूली उस समय से शुरू होगी जब पोत मूरिंग अथवा बर्थ में तीव्रता से जाता है, मूरिंग अथवा बर्थ से बाहर आने के समय तक।
- (6). (i). बर्थ किराया पोत द्वारा नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देने के 4 घंटे बाद रूक जाएगा। बर्थ किराये की समाप्ति के लिए निर्धारित समयावधि में पक्षीय ज्वारभाटीय स्थितियां अथवा खराब मौसम के कारण अथवा रात्रि नेविगेशन सुविधाएं नहीं होने की वजह से जलयान का प्रतीक्षा समय अतिरिक्त होगा।  
(ii). गलत संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया वसूल किया जाएगा।  
(iii). पोत का मास्टर/एजेंट पक्षीय मौसम स्थिति और ज्वारभाटीय गतिविधियों के अनुसार ही नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत देगा।
- (7). वरीयता बर्थिंग के लिए, एकल दिन के बर्थ किराया प्रभारों अथवा विराम की अवधि के बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत, जो भी ज्यादा हो, के समकक्ष शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।
- (8). ऑस्टिंग वरीयता के लिए, विराम की वास्तविक अवधि के लिए सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत के बराबर शुल्क अतिरिक्त वसूल किए जाएंगे।

**अध्याय - III**  
**कार्गो संबंधित प्रभार**

1. घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची

क्र. सं.	घटकों के विवरण	इकाई	विदेशी दरें (रु० में)	तटीय दरें (रु० में)
(क)	द्रव (बल्क में)			
1.	पीओएल और उत्पाद			
(क)	कच्चा तेल	मी.ट.	12.00	12.00
(ख)	पीओएल उत्पाद	मी.ट.	26.25	26.20
(ग)	एलपीजी	घ.मी.	100.00	60.00
2.	खाद्य तेल - कच्चा और रिफाईंड	मी.ट.	30.00	18.00
3.	गैर जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	30.00	18.00
4.	जोखिमपूर्ण रसायन	मी.ट.	40.00	24.00
(ख)	शुष्क कार्गो	मी.ट.		
1.	सल्फर सहित उर्वरक और कच्चा माल	मी.ट.	24.00	14.40
2.	खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें और तिलहन	मी.ट.	9.00	5.40
3.	सीमेंट और क्लिंकर	मी.ट.	18.00	10.80
4.	अयस्क और खनिज (सभी रूपों में)	मी.ट.	13.50	8.10
5.	ग्रेनाइट और मारबल्स	मी.ट.	18.00	10.80
6.	धातुएं (फेरस/गैर-फेरस) (पाइपों, प्लेटों, कच्चे लौहे और कॉयल शीट सहित)	मी.ट.	30.00	18.00
7.	धातु स्क्रैप	मी.ट.	36.00	21.60
8.	पशु (छोटा)	सं.	6.00	3.60
9.	पशु (बड़ा)	सं.	24.00	14.40
10.	पशु उत्पाद, बोन मील, हाइड्रॉल और स्किन्स	मी.ट.	9.00	5.40
11.	ऑयल केक्स और फोडर	मी.ट.	9.00	5.40
12.	वेस्ट पेपर और न्यूजप्रिंट	मी.ट.	24.00	14.40
13.	निर्माण सामग्री और रेत	मी.ट.	13.50	8.10
14.	कोयला और कोक (फायरबुड सहित)	मी.ट.	18.00	10.80
15.	लकड़ी, टिम्बर और बॉस	घ.मी.	24.00	14.40
16.	पटसन और पटसन उत्पाद तथा कॉयर उत्पाद	मी.ट.	18.00	10.80
17.	कॉटन वेस्ट सहित कॉटन	मी.ट.	18.00	10.80
18.	नमक	मी.ट.	3.00	1.80
19.	चीनी	मी.ट.	9.00	5.40
20.	सिंथेटिक रेजिन और वुड पल्प	मी.ट.	36.00	21.60
21.	हथियार, आयुध, विस्फोटक और रक्षा स्टोर	मी.ट.	78.00	46.80
22.	सोडा एश, एचडीपीई, पीवीसी, एलडीपीई, आदि सहित शुष्क रसायन	मी.ट.	18.00	10.80
23.	यान्त्री (आने वाले और जाने वाले)	प्रति व्यक्ति	192.00	115.20
24.	खाली कंटेनर (20 फीटर तक)	सं.	144.00	86.40
25.	खाली कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	216.00	129.60

26.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट तक)	सं.	720.00	432.00
27.	लदा हुआ कंटेनर (20 फीट से अधिक)	सं.	1080.00	648.00
28.	परियोजना सामग्री	यथामूल्य	0.24%	0.144%
29.	मोटर वाहनों और ऑटो घटकों/इलैक्ट्रिकल सहित मशीनरी	यथामूल्य	0.24%	0.144%
30.	फल, नट्स, टेपिओका, कोकोनेट, कोपरा, टेमेरिड के बीज आदि	यथामूल्य	0.78%	0.468%
31.	सभी अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	मी.ट.	42.00	25.20
(ग)	विविध			
1.	पैकिंग सामग्री, जलयानों के डनेज, जलयानों की फिटिंग्स, जन्तुओं के साथ खाद्यान्न और कार्गो रूप में अविनिहित		निःशुल्क	
2.	डाक सामग्री, राजनयिक डाक, बोनाफाइड कूड का बैग और उनके साथ व्यक्तिगत सामान, कार्मिक बैगेज और ड्यूटी पर जाने वाले मिलिट्री कार्मिक के साथ मिलिट्री उपकरण।		निःशुल्क	
3.	तस्कर विरोधी गतिविधियों में लगे केंद्रीय और राज्य सरकार के लाँचों के लिए बंकर		निःशुल्क	
4.	जलयानों के प्राक्धान सहित संबद्ध जलयान के भंडार		रु 600 प्रति शिपिंग बिल	
5.	जलयान के बंकर		सामान्य घाटशुल्क का 50%	

### टिप्पणियाँ:

- (1). बल्क से इतर अर्थात् ब्रेक बल्क और गैर-कंटेनरबद्ध कार्गो, कार्गो पर लागू ऊपर निर्धारित घाटशुल्क प्रभारों की दरें पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए उपर्युक्त दरों के अलावा विदेशी के लिए रु 18/- प्रति मी.ट. और तटीय कार्गो के लिए रु 10.80 प्रति मी.ट. वसूल किया जाएगा।
- (2). ऊपर निर्धारित लिक्विड बल्क कार्गो के लिए घाटशुल्क प्रभार लिक्विड कार्गो बर्थों में प्रहस्तन के लिए लागू हैं। यदि लिक्विड बल्क कार्गो सामान्य कार्गो बर्थों पर प्रहस्तित किया जाता है तो 20 प्रतिशत अतिरिक्त घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
- (3). ऐसे मामलों में घाटशुल्क प्रभारों का 50 प्रतिशत यानांतरण प्रभारों के रूप में वसूल किया जाएगा जहां पत्तन सीमाओं के भीतर मदर पोत से डॉक्टर पोत पर कार्गो उतारा गया कार्गो अन्य पत्तनों को भेजा जाता है। वादिनार में कच्चे तेल के यानांतरण के मामले में, रु 5/- प्रति मी.ट. के यानांतरण प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (4). कार्गो की बल्क मदों सिवाय पीओएल उत्पाद (खनिज तेल) पर घाटशुल्क प्रभार पोतों के विनिहित टनभार पर प्रभार्य होंगे। खनिज तेलों के मामले में, सीमाशुल्क द्वारा विधिवत् प्रमाणित आउट टर्न रिपोर्टों में दर्शाई गई मात्रा घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए आधार होगी।
- (5). आयातों पर 'यथामूल्य' प्रभार सीआईएफ मूल्य; एफओबी मूल्य पर निर्यातों; और तटीय कार्गो पर तटीय सामानों के बिल में विनिर्दिष्ट मूल्य पर परिकलित किए जाएंगे। सीमाशुल्क का प्रवेश/शिपिंग बिल/तटीय सामानों का बिल घाटशुल्क प्रयोजन के लिए कार्गो का मूल्य निर्धारित करने के लिए मुख्य दस्तावेज होंगे और जहां यह उपलब्ध न हो, वहां मूल्य लदाई/बिलों, आदि के बिल के आधार पर निर्धारित की जाएगी।
- (6). इस अनुसूची में निर्धारित यथामूल्य दरों में तट लेबर की लागत, प्रहस्तन आदि शामिल हैं। सीआईएफ/परेषणों के एफओबी मूल्य, जैसी भी स्थिति हो, पर घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करने के लिए उतराई का बिल/शिपिंग बिल जैसे शिपिंग दस्तावेज प्रस्तुत करने होंगे।
- (7). घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर प्रभार्य होंगे। सीमाशुल्क विभाग की पूर्व लिखित अनुमति से निर्यात के लिए पत्तन में लाए गए कार्गो को यदि किसी कारण से हटाया जाता है तो ऐसे कार्गो के लिए

लागू घाटशुल्क प्रमारों के समकक्ष शुल्क अंतरण अथवा किराया शर्तों पर भंडारित कार्गों पर ध्यान दिए बिना देय है।

पन्द्रह दिनों की निःशुल्क अवधि अंतरण शर्तों पर भंडारित निर्यात कार्गों और किसी कारण से पत्तन क्षेत्र से हटाए गए कार्गों के लिए स्वीकार्य होगी।

- (8). यानांतरण कार्गों, यदि एक ही पोत से उतारा और दोबारा लादा जाता है, दोनों गतिविधियों के लिए एकल घाटशुल्क प्रभार्य होगा।
- (9). घाटशुल्क सामानों की प्रत्येक मद के कुल टनभार पर परिकलित किया जाएगा। इस प्रयोजन के लिए, सकल न कि प्रत्येक पैकेज का निवल टनभार, संबंधित बिल अथवा अन्य शिपिंग दस्तावेज में यथा विनिर्दिष्ट, नए चैक के अधीन परिगणित किया जाएगा, यदि परिस्थितियां ऐसी अपेक्षा करती हैं।
- (10). घाटशुल्क, यथा लागू पोत के एक हैच से उतारे गए कार्गों और ओवर साइड अथवा गोदी घाटों से लाइटर्सों में से किसी के द्वारा पोत के कार्गों के ट्रिमिंग अथवा पुनःव्यवस्थापन के लिए दूसरे पोत में दोबारा चढ़ाया जाता है, पर प्रभार्य होगा।
- (11). घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड तथा घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गों को वर्गीकृत करने से पहले, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गों उन अनुसूचियों में उल्लिखित विशिष्ट श्रेणियों में से किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (12). घाटशुल्क प्रमारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात् पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।

## 2. विलंबशुल्क प्रमारों की अनुसूची

### 2.1. निःशुल्क अवधि

क्र.सं.	विवरण	आयात	निर्यात
1.	सामान्य कार्गों	5 दिन	15 दिन
2.	टिम्बर लट्टे	8 दिन	--
3.	कंटेनरों में भरा जाने वाला निर्यात कार्गों	--	15 दिन
4.	किसी कारण से वापस लिया जाने वाला निर्यात कार्गों	--	15 दिन
5.	जोखिमपूर्ण सामान	3 दिन	3 दिन

### टिप्पणियां:

- (1). निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और पत्तन के गैर कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). (i). आयातों के लिए निःशुल्क अवधि पोत के कार्गों की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से परिगणित की जाएगी।
  - (ii). जब पोत के कार्गों का कुछ हिस्सा स्ट्रीम और कुछ हिस्सा घाट पर उतारा जाता है तो अंतरण शैडों तथा याडों में भंडारण की निःशुल्क अवधि अलग-अलग परिगणित की जाएगी।
  - (iii). स्ट्रीम में लाइटर्सों में उतारे गए कार्गों के मामले में निःशुल्क अवधि लाइटर्सों से घाट पर कार्गों की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।
  - (iv). घाट पर सीधे उतारे गए कार्गों के मामले में निःशुल्क अवधि पोत द्वारा कार्गों की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से शुरू होगी।

- (v). किसी कारण से बर्थ से पोत को हटाए जाने के मामले में जो विनिहित मात्रा के सम्पूर्ण उतराई से पहले हो, निःशुल्क अवधि बर्थ से पोत को हटाए जाने के समय से ऐसे उतारे गए कार्गो से शुरू होगी।
- (vi). जब आयात कार्गो अंतरण रूप में भंडारित किया जाता है और बाद में पुनःनिर्यात में परिवर्तित किया जाता है तो निःशुल्क अवधि शिपिंग बिल जैसे निर्यात दस्तावेजों को दाखिल करने की तारीख से मानी जाएगी।
- (3). निर्यातों के लिए निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण/पत्तन क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क पोत की बर्थिंग की तारीख के अगले दिन से समाप्त हो जाएगा। स्ट्रीम लदाई के मामले में, विलंबशुल्क प्रथम बार्ज की लदाई के दिन से समाप्त हो जाएगा। विलंबशुल्क उसी नौचालन में बार्जों के माध्यम से पोत पर वास्तव में लादे गए कुल कार्गो के लिए समाप्त हो जाएगी।
- (4). कंटेनर में भरे जाने वाले निर्यात कार्गो पर निःशुल्क अवधि उस तारीख से शुरू होगी जब कार्गो अंतरण क्षेत्र में लाया जाता है। विलंबशुल्क भरण के दिन (दोनों दिनों सहित) से समाप्त हो जाएगा।
- (5). किसी कारण से वापस लिए गए निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि पत्तन क्षेत्र में निर्यात कार्गो लाए जाने के समय से शुरू होगी।
- (6). आयातों और निर्यातों दोनों के लिए जोखिमपूर्ण कार्गो के लिए निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए रविवार एवं अवकाश दिवस शामिल किए जाएंगे। जोखिमपूर्ण सामानों पर विलंबशुल्क प्रभार उपर्युक्त अनुसूची में विनिर्दिष्ट सामान्य दरों की दोगुनी दर पर वसूल किए जाएंगे।
- (7). सर्वेक्षण सामान  
सर्वेक्षण के लिए रखे गए सामानों के लिए निःशुल्क भंडारण अवधि पोतों के कार्गो की सम्पूर्ण उतराई की तारीख से सात दिन होंगे, परन्तु इस शर्त के अधीन कि:
- (i) केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को संबोधित सर्वेक्षण के लिए आवेदनपत्र लागू सामान्य निःशुल्क अवधि के भीतर प्राप्त हुआ हो।
- (ii) आयातकों को लागू सामान्य निःशुल्क अवधि की समाप्ति के बाद 21 दिनों के भीतर सर्वेक्षित कार्गो का पूर्ण विवरण दर्शाते हुए सर्वेक्षण प्रमाणपत्र प्रस्तुत करना होगा।
- (8). साल्वेज सामान  
सात दिनों की निःशुल्क अवधि उस तारीख से गिनती की जाएगी जिस तारीख को सामानों को वास्तव में साल्वेज किया जाता है।
- (9). अदावाकृत सामान  
अदावाकृत सामाना जब प्रभावी नियमों के अधीन पत्तन द्वारा बेचा जाता है, सात दिनों की निःशुल्क अवधि केपीटी द्वारा बोली स्वीकार किए जाने की तारीख से स्वीकृत होगी।
- (10). घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के सीमित प्रयोजन के लिए 'कंटेनर' अर्थात् पोतवणिकों के अपने कंटेनर से इतर कंटेनर।

## 2.2. विलंबशुल्क प्रभार

विलंबशुल्क प्रभार निःशुल्क दिवसों, रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित, के बाद पत्तन के अंतरण शैडों और यार्डों में छोड़े गए सभी सामानों पर प्रभार्य होगा।

क्र.सं.	विवरण	इकाई	(राशि ₹ में)	
			बका हुआ क्षेत्र	खुला क्षेत्र
1.	पहला सप्ताह	प्रति मी.ट. अथवा उसका भाग प्रति दिन अथवा उसका भाग	3.00	1.50
2.	दूसरा सप्ताह	- उपरोक्त -	4.50	2.28
3.	तीसरा सप्ताह	- उपरोक्त -	6.00	3.00
4.	चौथा सप्ताह	- उपरोक्त -	12.00	6.00
5.	पांचवां सप्ताह	- उपरोक्त -	24.00	12.00
6.	छठा सप्ताह	- उपरोक्त -	48.00	24.00
7.	सातवां सप्ताह और अधिक	- उपरोक्त -	96.00	48.00

**टिप्पणियां:**

(1). विलंबशुल्क प्रभारों के प्रयोजन के लिए दिन की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।

(2). सीमाशुल्क द्वारा बंधक बनाए गए सामानों पर विलंबशुल्क:

(i). अवधियां जिस दौरान सामानों को मूल्यांकन की सामान्य प्रक्रिया से इतर विश्लेषीय अथवा तकनीकी टेस्ट वाली विशेष जांच के प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी त्रुटि अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है; और

(ii). जहां सामान आयात नियंत्रण औपचारिकताओं की वजह से सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा बंधक बनाया जाता है और आयातकों की ओर से किसी त्रुटि अथवा लापरवाही नहीं होने को सीमाशुल्क आयुक्त द्वारा प्रमाणित किया जाता है, (i) और (ii) के अधीन बंधन की ऐसी अवधि के लिए, विलंबशुल्क प्रभार निम्नवत् वसूल किए जाएंगे:

बंधन के प्रथम 30 दिन	:	लागू विलंबशुल्क का 20 प्रतिशत
31वें से 60वें दिन	:	लागू विलंबशुल्क का 50 प्रतिशत
60 दिनों के बाद	:	लागू विलंबशुल्क का 100 प्रतिशत

(3) आयात और निर्यात कार्गो/कंटेनर दोनों पर विलंबशुल्क प्रभार उस अवधि के लिए प्रोदभूत नहीं होंगे जब पत्तन जलयान कार्गो/कंटेनर की सुपुर्दगी देने की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ताओं द्वारा अनुरोध किया जाए।

**2.3. कंटेनरों पर विराम समय प्रभार की अनुसूची**

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति कंटेनर प्रति दिन अथवा उसका भाग					
	20' कंटेनर तक		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक		40' कंटेनर से अधिक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹ में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹ में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (₹ में)
प्रथम 7 दिन	Free	Free	Free	Free	Free	Free
08 से 15 दिन	0.60	24.72	1.20	49.44	1.80	74.16
16 से 30 दिन	1.20	49.44	2.40	98.88	3.60	148.32
31 से 45 दिन	1.80	74.16	3.60	148.32	5.40	222.48
45 दिनों से अधिक	3.60	148.32	7.20	296.64	10.80	444.96

**टिप्पणियां:**

- (1). खाली करने/भरण के लिए पत्तन क्षेत्र से हटाए गए आयात कंटेनरों से पोत की सम्पूर्ण उतराई के अगले दिन से हटाए जाने की तारीख तक (हटाए जाने की तारीख सहित) विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे। इसी तरह, प्राप्त निर्यात कंटेनरों से प्राप्ति की तारीख से नौभरण की तारीख से पहले वाले दिन (नौभरण की तारीख के अलावा) तक विराम समय प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2). यदि किसी विशेष दिन कंटेनर से विराम समय प्रभार पहले ही वसूल लिया जाता है तो उसी दिन वही इकाई प्रभारित नहीं की जाएगी भले ही ऊपर उल्लिखित क्षेत्रों के बीच ही क्यों न संचालित किया जाए।
- (3). कंटेनर पर विराम समय प्रभार इस बात को ध्यान में रखे बिना वसूल किए जाएंगे कि कंटेनर को चेसिस पर अथवा भूमि पर अथवा ऊंचा चढ़ाया जाता है।
- (4). परित्यक्त एफसीएल कंटेनरों/पोतवणिक के स्वामित्व वाले कंटेनरों पर भंडारण प्रभार लिखित में परित्याग की सूचना की प्राप्ति की तारीख तक अथवा कंटेनर की उतराई के दिन से 75 दिनों तक, जो भी पहले हो, वसूल किए जाएंगे परन्तु निम्नलिखित शर्तों के अधीन:
  - (i). परेषिती किसी भी समय परित्याग का पत्र जारी कर सकता है।
  - (ii). यदि परेषिती ऐसा परित्याग पत्र जारी नहीं करने का निर्णय लेता है तो कंटेनर एजेंट/एमएलओ भी परित्याग पत्र जारी कर सकता है परन्तु इस शर्त के अधीन कि,
    - (क). लाइन कार्गो के साथ कंटेनर को अपनी संरक्षा में लेगा और या तो इसे वापिस लेगा अथवा इसे पत्तन परिसर से हटाएगा; और
    - (ख). लाइन को कंटेनर की संरक्षा शुरू करने से पहले कार्गो और कंटेनर पर प्रोद्भूत सभी पत्तन प्रभार अदा करने होंगे।
  - (iii). कंटेनर एजेंट/एमएलओ जरूरी औपचारिकताएं पूरी करेगा और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करेगा। विनिर्दिष्ट अवधि के भीतर ऐसी कार्रवाई नहीं करने की स्थिति में, कंटेनर पर भंडारण प्रभार कार्गो की उतराई के लिए शिपिंग लाइनों द्वारा सभी जरूरी कार्रवाईयां पूरी करने तक जरूरी रहेगा।
  - (iv). जहां कंटेनर सीमाशुल्क प्राधिकारियों द्वारा कब्जे में/बंधक बनाया जाता है और 75 दिनों की निर्धारित समयावधि के भीतर खाली नहीं किया जा सकता है, तो भंडारण प्रभार उस दिन से लागू होना बन्द हो जाएगा जब सीमाशुल्क उस कार्गो को छोड़ने का आदेश देता है परन्तु लाइनों को जरूरी औपचारिकताएं पूरी करनी होंगी और परिवहन तथा खाली करने की लागत वहन करनी होगी। अन्यथा, कब्जे में लिए गए/बंधक कंटेनरों को लाइन/परेषिती द्वारा पत्तन परिसर से हटाकर सीमाशुल्क बंध क्षेत्र में ले जाना होगा और उस स्थिति में भंडारण प्रभार ऐसे हटाए जाने के दिन से लागू होगा।

#### 2.4. प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार

विवरण	दर प्रति कंटेनर प्रति 4 घंटे अथवा उसका भाग					
	20' कंटेनर तक		20' से अधिक परंतु 40' कंटेनर तक		40' कंटेनर से अधिक	
	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु० में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु० में)	विदेशी अ.डा.	तटीय (रु० में)
प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति के लिए प्रभार।	3.30	135.96	4.95	203.94	6.60	271.92

**टिप्पणियाँ:**

- (1). प्रशीतन बिन्दु प्रति बिन्दु आधार पर आबंटित किए जाएंगे।
- (2). (i). पत्तन के पास यह अधिकार है कि वह प्रशीतन कंटेनरों को बिजली की आपूर्ति करे और किसी भी नुकसान के लिए वह जिम्मेदार नहीं होगा भले ही निम्नलिखित स्थिति में उपयोगिता खर्च करे:
  - (क). केपीटी के नियंत्रण से बाहर के कारणों से बिजली आपूर्ति ठपप होना;
  - (ख). समयानुसार बिजली आपूर्ति में केपीटी की असमर्थता; और,
  - (ग). बिना कोई कारण बताए बिजली की आपूर्ति बन्द करना, जब गोदियों में सुगम परिचालन के लिए ऐसा जरूरी हो।
- (ii). केपीटी उपयोक्ताओं को यह अनुमति देगा कि जब बिजली आपूर्ति बाधित हो/बन्द हो उस समय वे अपनी लागत पर जनरेटिंग सैअ अथवा अन्यथा लाकर बिजली की वैकल्पिक आपूर्ति के लिए अपनी व्यवस्था कर सके।
- (iii). प्रशीतन प्वाइंटों को बिजली की आपूर्ति के लिए अतिरिक्त प्रभार बिजली की ऐसी गैर आपूर्ति अवधि के दौरान प्रभार्य नहीं होगा।

**2.5. सामान्य कार्गो पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क****(क). खुले स्थान के लिए**

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग		
	कच्चा प्लॉट (बिना सीमेंट/बिना अस्फालटेड) (रु० में)	पक्का प्लॉट (सीमेंट वाले अस्फालटेड) (रु० में)	बिन्स और बढ़ाई गई प्लिंथ (रु० में)
0 - 60 दिन	42.00	72.00	84.00
61 - 90 दिन	84.00	144.00	168.00
91 - 180 दिन	105.00	180.00	210.00
180 दिनों के बाद	126.00	216.00	252.00

**(ख). ढके हुए स्थान के लिए**

अभिग्रहण की अवधि	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु० में)
0 - 60 दिन	180.00
61 - 90 दिन	360.00
91 - 180 दिन	450.00
180 दिनों के बाद	540.00

**टिप्पणियाँ:**

- (1). लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों की गणना के प्रयोजन के लिए अवधि खुले और ढके हुए दोनों क्षेत्रों के लिए कार्गो के विराम की अवधि को ध्यान में रखते हुए गणना की जाएगी।
- (2). भंडारण स्थानों के लिए आवेदनपत्र केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी को सामानों के भंडारण से पहले देना होगा। भंडारण स्थानों का कोई अनाधिकृत अधिग्रहण शास्ति के रूप में दोगुने किराये के भुगतान के लिए देय होगा।

- (3). लाइसेंस (भंडारण) शुल्क अग्रिम रूप में अदा किए जाएंगे। दंडात्मक ब्याज, अध्याय 1 में 1.2 सामान्य निबंधन एवं शर्तें में बिन्दु सं. (vi) (ख) में यथा निर्धारित, देय राशि पर प्रभार्य होगा परन्तु उस तारीख से भुगतान नहीं करना होगा जब राशि देय हो जाती है से भुगतान की वास्तविक तारीख तक जो किसी भी स्थिति में 7 दिनों से अधिक नहीं होगी। यदि, किसी कारण से, भुगतान देय अधिग्रहण किए जाने की तारीख को देय राशि के दिन से 7 दिनों के बाद विलंब से भुगतान किया जाता है तो इसे अनाधिकृत माना जाएगा।
- (4). आबंटित किया गया स्थान केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत अधिकारी से नोटिस प्राप्त होने पर खाली करना होगा ऐसा नहीं करने पर इसे अनाधिकृत अभिग्रहण माना जाएगा; और, पत्तन प्राधिकारी अन्य कार्रवाई, जैसा ठीक समझा जाएगा, की जाएगी।
- (5). केपीटी के पास, किराया आधार पर आबंटित, ऐसे स्थानों को पत्तन परिचालन के हित में बिना पूर्व नोटिस के वापस लेने का अधिकार होगा जो अधिग्रहीत नहीं हों/खाली हों। ऐसे मामलों में, किराये में आनुपातिक कटौती स्वीकार की जाएगी।
- (6). भंडारण प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए दिन की गणना 0800 बजे से 0800 बजे तक होगी।
- (7). यदि परिचालनात्मक क्षेत्र उपयोक्ताओं को किराये पर पट्टे पर दिया जाता है तो उसमें कंटेनरों पर भंडारण प्रभार/भंडारित कार्गो पर विलंबशुल्क दोबारा वसूल नहीं किया जाएगा।

## 2.6. कार्यालय स्थान के लिए प्रभार (पत्तन क्षेत्र के भीतर)

प्रभार का आधार	दर
प्रति वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह	₹ 72.00

### अध्याय - IV

#### विविध प्रभार

#### 1. पोतों को स्वच्छ जल की आपूर्ति के लिए प्रभारों की अनुसूची

विवरण	दर प्रति किलोमीटर अथवा उसका भाग	
	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अंडा में)
बर्थों के समीप पोतों/क्रॉफ्ट को आपूर्तित पानी		
(क) कांडला	62.671	2.535
(ख) वादिनार	42.345	1.713
	100 कि. के लिए न्यूनतम प्रभार के अधीन	

#### टिप्पणी:

यथा निर्धारित न्यूनतम प्रभार वसूल किया जाएगा यदि पोत का स्वामी, मास्टर अथवा एजेंट अथवा उसका प्राधिकृत प्रतिनिधि जल, यथा अपेक्षित, की आपूर्ति लेने से इंकार करता है।

## 2. प्रवेश परमिट, टोकन, प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दरें
1.	स्थायी प्रवेश परमिट और टोकन जारी करने के लिए प्रभार	₹ 90.00
2.	यातायात एवं मरीन विभागों द्वारा प्रमाणपत्र तथा सांख्यिकी विवरण जारी करने के लिए प्रभार	₹ 60.00

## टिप्पणियां:

- (1). भारत सरकार, राज्य सरकारों के गैर-व्यावसायिक विभाग, संस्कारों द्वारा नियुक्त समितियां, प्रेस में प्रकाशन के लिए आंकड़ों की अपेक्षा करने वाली प्रेस एजेंसियों अथवा उनके प्रतिनिधियों से कोई प्रभार वसूल नहीं किया जाएगा।
- (2). केपीटी के कर्मचारियों को पास/टोकन जारी करने के लिए कोई शुल्क नहीं लिया जाएगा।

## 3. कार्गो प्रहस्तन प्रयोजन के लिए मोबाइल क्रेनों, फोर्कलिफ्टों, आदि के लिए किराया प्रभारों हेतु अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	तटीय		विदेशी	
			दर (₹ में)	न्यूनतम (₹ में)	दर (₹ में)	न्यूनतम (₹ में)
1.	3 टन तक की क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	201.60	403.20	336.00	672.00
2.	3 टन से अधिक 5 टन तक क्षमता के फोर्कलिफ्ट ट्रक	-उपरोक्त-	223.92	447.84	373.20	746.40
3.	पे लोडर (फ्रंट एंड लोडर)	-उपरोक्त-	253.44	506.88	422.40	844.80
4.	ट्रेक्टर (10 टन तक क्षमता)	-उपरोक्त-	200.16	400.32	333.60	667.20

## टिप्पणियां:

- (1). (i). किराया प्रभार उपस्कर के परेषण के समय से शुरू होंगे परन्तु अधिकतम 30 मिनट के अंतरण समय तक, बशर्ते ऐसा परेषित उपस्कर कार्य स्थल पर परिचालन के लिए उपलब्ध करवाया गया हो।
- (ii). उपस्कर की खराबी और मांगपत्र की अवधि के दौरान उसके कार्य के लिए पत्तन द्वारा उपस्कर वापस लेने की वजह से 30 मिनट तथा उससे अधिक के प्रत्येक अवसर के बंधन की अवधि किराये की अवधि के परिकलन के लिए अतिरिक्त होगी।
- (2). क्रेनों और अन्य कार्गो प्रहस्तन उपस्कर के लिए पार्टियों से अपेक्षा की जाती है कि वे दिन की तीसरी पाली और अगले दिन की पहली और दूसरी पाली के लिए कार्यदिवसों को 1430 बजे तक मांगपत्र जमा करना होगा। उपस्कर स्टॉफ तथा उपस्कर की उपलब्धता की शर्त पर उपलब्ध करवाया जाएगा।
- (3). पार्टियों को उन्हें आपूर्ति किए जाने से पहले अथवा बाद में उपस्कर के लिए मांगपत्र एक घंटे के नोटिस पर रद्द करवाने की अनुमति होगी।
- (4). 2 और 3 पर विनिर्दिष्ट शर्तें उन कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए पोत के मास्टर/स्वामी/एजेंट को घाट क्रेनों की आपूर्ति के लिए भी लागू होंगी जिनके लिए प्रभार बर्थ किराया प्रभारों में शामिल हैं।

## 4. भारतोलन प्रमारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	ट्रकों एवं अन्य छोटे वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग के लिए	प्रति वाहन	30.00
2.	ट्रेलरों और अन्य बड़े वाहनों द्वारा धर्मकांटे के प्रयोग के लिए	- उपरोक्त -	60.00
3.	केवल भार किराये पर लेने के लिए	सैट प्रतिदिन अथवा उसका भाग के लिए	14.40
4.	भारतोलन प्रमाणपत्र जारी करने के लिए	प्रति परेक्षण	72.00

## टिप्पणियां:

- (1). एटेंडेंट लेबर संबद्ध पक्षों द्वारा आपूर्ति की जाएगी।
- (2). भारतोलन प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे यदि भारतोलन पत्तन प्रभारों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए पत्तन के हित में किया जाता है।

## 5. गन्दे बलास्ट टैंक, स्थानांतरण/पीओएल उत्पादों के अंतर-स्थानांतरण के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	दर (रु० में)
1.	4000 टन क्षमता के गन्दे बलास्ट टैंकों के प्रयोग के लिए	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	18,600.00
2. (i).	पुराने कांडला में गन्दे बलास्ट टैंक से पीओएल उत्पादों का एचपीसीएल टर्मिनल खेरिरोहर और विलोमतः केपीटी के 12" पाइपलाइन के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	6634.80
(ii).	12" पाइप से जुड़े डीजल परिचालित पम्प (600एचपी)	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	700.80
(iii).	इलेक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 12" पाइपलाइन के साथ	- उपरोक्त -	405.60
(iv).	इलेक्ट्रिक पम्प (519 एचपी) 16"/2" पाइपलाइन के साथ	- उपरोक्त -	404.40
3.	मै0 आईओसी फोर शोर टर्मिनल से पीओएल उत्पादों का खारीरोहर में तेल कम्पिनयों और विलोमतः स्थानांतरण, कांडला पत्तन न्यास पाइपलाइनों के माध्यम से।	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	12894.00

## अनुसूची 1, 2, 4 और 5 के लिए सामान्य टिप्पणियां

उपकरणों को इस शर्त पर किराये पर दिया जाएगा कि किसी ऐसी हानि अथवा जन हानि अथवा प्रापटी को नुकसान के लिए पत्तन की जिम्मेदारी नहीं होगी जो किसी भी समय सीधे या उपकरणों की खराबी की वजह से होगा और कि किरायेदार को उपकरण सही स्थिति में रखने होंगे और सभी नुकसान (सिवाय फेअर टूट-फूट) को ठीक करवाना होगा भले ही ऐसे सभी मामलों में आग अथवा अन्यथा से दुर्घटना हुई हो जहां उपकरण किरायेदार द्वारा स्वयं अथवा अन्यथा द्वारा चलाए जा रहे हों। नुकसान की मरम्मत की लागत इस प्रयोजन के लिए वास्तव में खर्च, सामान्य अप्रत्यक्ष एवं सेंटेज प्रभारों सहित, जब पुनर्स्थापन की लागत मूल बही मूल्य अथवा प्रतिस्थापन की लागत, जो भी ज्यादा हो, होगी।

## 6. पत्तन फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रयोग के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	इकाई	कांडला प्रभाग में दर		वादिनार प्रभाग में दर	
			तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
क	क्रॉफ्ट्स 200 बीएचपी तक	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	983.04	39.767	983.04	39.767
	201 – 400 बीएचपी		2842.80	115.00	2842.80	115.00
	401 – 1500 बीएचपी		3458.83	139.920	3458.83	139.920
	1501 – 2000 बीएचपी		13503.30	546.25	13503.30	546.25
	Above 2000 बीएचपी		14214.00 (न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)	575.00 (न्यूनतम 1725.00 अ.डा. के अधीन)	14214.00 (न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)	575.00 (न्यूनतम रु0 42642.00 के अधीन)
ख	अग्नि शमन क्रॉफ्ट	प्रति 8 घंटे की पारी अथवा उसका भाग	52340.78	2117.345	52340.78	2117.345
ग	वॉटर बार्ज 'भीमसेन'	प्रति घंटा अथवा उसका भाग	4614.43	186.668	4614.43	186.668

## टिप्पणियाँ:

- (1). वादिनार में पुल बैंक परिचालनों के लिए 35 टन बीपी का किराया प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन है:
  - (i). किराया प्रभार प्रति घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा। दर प्रति घंटा अथवा उसका भाग तटीय पोत के लिए रु0 16,877.889 और विदेशगामी पोत के मामले में 682.762 अमेरिकी डॉलर होगा।
  - (ii). यदि टग पुल बैंक परिचालनों से पहले अथवा बाद में तेल कम्पिनयों द्वारा अनुवर्तन में किराये पर ली जाती है, तटीय पोत के लिए प्रभार रु0 16877.889 और विदेशगामी पोत के लिए 682.762 अमेरिकी डॉलर प्रति आधा घंटा अथवा उसका भाग प्रभार्य होगा।
- (2). जहां पोतों के एजेंट, स्वामी/मास्टर अथवा अन्य पत्तन उपयोक्ता लॉचों को पत्तन न्यास के पाइलटों अथवा कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर ड्यूटी पर अन्य कर्मचारियों के साथ बांटा जाता है, उपलब्धता के अधीन, समय की सुविधा, आदि, प्रत्येक पार्टी को दरमान में निर्धारित दर के एक तिहाई पर क्रॉफ्ट के लिए किराया प्रभार अदा करेगी।
- (3). मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में कांडला डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परन्तु विदेशगामी पोत के मामले में 12.684 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 313.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।
- (4). मूरिंग या लंगरगाह में से किसी में वादिनार डिवीजन के भीतर उपयोग के लिए पोतों के एजेंटों अथवा मास्टरों/स्वामियों या पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा सामान्य प्रयोजन के किराये के लिए प्रभार मौजूदा दरों के 50 प्रतिशत तक कम किए जाएंगे, परन्तु विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 211.85 के न्यूनतम प्रभार के अधीन।
- (5). यदि कांडला डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 12.684 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 313.54 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।

- (6). यदि वादिनार डिवीजन में क्रॉफ्ट एक पार्टी से अधिक द्वारा बांटा जाता है, देय प्रभार, विदेशगामी पोत के मामले में 8.57 अमेरिकी डॉलर और तटीय पोत के मामले में रु0 211.85 के न्यूनतम प्रभार के अधीन, सभी पक्षों द्वारा समान रूप से बांटी जाएगी।
- (7). कांडला पत्तन सीमाओं के भीतर लैंस बाजों को ले जाने के लिए पत्तन की टग किराये पर लेने के लिए प्रभार निर्धारित दरों के 50 प्रतिशत तक कम किया जाएगा।

### 7. स्टील फ्लोटिंग शुष्क गोदी के लिए प्रभारों की अनुसूची

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति पोत					
		30 मी. तक के क्रॉफ्ट		30 से 60 मीटर के बीच क्रॉफ्ट		60 मीटर से अधिक क्रॉफ्ट	
		तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
1.	पोत का गोदीकरण एवं अगोदीकरण, पहले दिन के किराये सहित, और शुष्क गोदी की सफाई।	61359.90	2481.96	73557.00	2975.61	85817.19	3471.58
2.	2 <sup>रे</sup> से 8 <sup>वें</sup> दिन (दोनों दिनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग	21693.06	877.55	26032.93	1053.11	30372.81	1228.68
3.	9 <sup>वें</sup> से 20 <sup>वें</sup> दिन (दोनों दिनों सहित) तक शुष्क गोदी किराया प्रतिदिन अथवा उसका भाग	32541.28	1316.39	39048.36	1579.63	45557.11	1842.93
4.	21 <sup>वें</sup> दिन अथवा उसके भाग से शुष्क गोदी किराया	52426.78	2120.83	62912.42	2545.00	73397.11	2969.15

क्र. सं.	विवरण	तटीय पोत (रुपया में)	विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)
5.	मरम्मतों के लिए कील ब्लॉकों को हटाना तथा रिफिटिंग करना। इसके अलावा, विशेष ब्लॉक, यदि किसी पोत के निर्माण में रखा जाना अपेक्षित हो।	3450.03 प्रति प्रखंड	139.56 प्रति प्रखंड

### टिप्पणियां:

- (1). (क). शुष्क गोदी के समीप क्रॉफ्टों की बर्थिंग एवं अबर्थिंग दरमान के अनुसार प्रभारित की जाएगी।  
(ख). किरायेदार को अधिग्रहीत क्षेत्र की रोज सफाई करनी होगी सिवाय प्रथम दिन के, ऐसा नहीं करने पर किरायेदार से रु0 5000/- प्रतिदिन वसूल किए जाएंगे।
- (2). शुष्क गोदी में उपलब्ध सुविधाएं अर्थात् स्टेगिंग, समुद्री पानी, टॉयलेट-बाथरूम, आदि शुष्क गोदी के भीतर पोतों के विराम के दौरान ही निःशुल्क उपलब्ध करवाई जाएंगी परन्तु इसकी उपलब्धता के अधीन। शुष्क गोदी क्रेन प्रति घंटा आधार पर प्रभारित की जाएंगी परन्तु उनकी उपलब्धता के अधीन। दिन पाली के दौरान शुष्क गोदी

क्रेनों के प्रावधान के लिए, रु० 1270/- प्रति घंटा अथवा उसका भाग की दर से किराया प्रभार वसूल किया जाएगा। यदि दिन पाली के बाद अर्थात् 1600 बजे के बाद प्रयोग किया जाता है, तो प्रभार रविवार एवं अवकाश दिवसों सहित दिन पाली प्रभारों के दोगुना होंगे। दिन पाली/रविवारों एवं अवकाश दिवसों के बाद न्यूनतम किराया अवधि चार घंटों के लिए होगी।

- (3). किराया अवधि कैलेंडर दिवस के 0000 बजे से गिनती की जाएगी जब सिंकिंग परिचालन शुरू होता है और गोदीकरण के लिए कैलेंडर तारीख के 2400 बजे तक जब अगोदीकरण समाप्त होने के बाद पानी निकाला जाता है।
- (4). शुष्क गोदी से कूड़े की सफाई किरायेदार द्वारा करवाई जाएगी।
- (5). देय न्यूनतम प्रभार 2 कैलेंडर दिवसों की अवधि के लिए होगा और अनुवर्ती दिवस का दशमलव एक दिन गिनती किया जाएगा।
- (6). जब शुष्क गोदी में दो या अधिक पोत एक साथ खड़े किए जाते हैं तो शुष्क गोदीकरण प्रभार प्रत्येक पोत के लिए अलग-अलग देय होंगे।
- (7). गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान और शुष्क गोदी के अन्दर/समीप इसके विराम के दौरान कोई नुकसान होता है तो यह किरायेदार की जिम्मेदारी होगी और क्षति/नुकसान की लागत किरायेदार से वसूल की जाएगी। केपीटी कोई जिम्मेदारी/देयता स्वीकार नहीं करेगा भले ही किन्हीं कारणों से शुष्क गोदी का इस्तेमाल करते हुए पोत के किसी विराम के लिए।
- (8). पत्तन समीपवर्ती शुष्क गोदी में खड़े किए गए/बर्थ किए गए क्रॉफ्ट/क्रू को किसी क्षति/नुकसान के लिए जिम्मेदार नहीं होगा।
- (9). रविवार/अवकाश दिवसों को गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए, इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित दरों के 30 प्रतिशत के बराबर अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य होगा।
- (10). इस अनुसूची के क्र.सं. 1 पर निर्धारित प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रभार्य होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण के लिए मांगपत्र किरायेदार द्वारा रद्द करवाया जाता है।

परिचालन के रद्दीकरण के लिए ये अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होंगे यदि परिचालन के लिए निर्धारित दिन से पिछले दिन को 1400 बजे से पहले गोदी प्रभारी को लिखित में पूर्व नोटिस नहीं भेजा जाता है।

50 प्रतिशत अतिरिक्त प्रभार प्रभार्य नहीं होगा यदि गोदीकरण अथवा अगोदीकरण का रद्दीकरण ओटीबी अथवा लंगरगाह से शुष्क गोदी में क्रॉफ्ट के देरी से पहुंचने की वजह से किया जाता है क्योंकि एक बार जब पत्तन में शुष्क गोदीकरण के लिए पोत प्रदान किए गए स्लॉट के अनुसार गोदीकरण के लिए ओटीबी अथवा लंगरगाह में पहुंचता है और गोदीकरण परिचालन के लिए संकेत जारी किया जाता है।

- (11). यदि टग, लॉच, आदि की सेवाएं गोदीकरण/अगोदीकरण परिचालन के दौरान शुष्क गोदी की आवश्यकता के रूप में केपीटी द्वारा उपयोग की जाती हैं तो यह प्रभार्य नहीं होंगे।
- (12). शुष्क गोदी के लिए मांगपत्र जमा करते समय, किरायेदार को तारीखें दर्शाते हुए शुष्क गोदी में विराम की संभावित अवधि के साथ पोत के सभी अपेक्षित ब्योरे भेजने होंगे।
- (13). एक परिस्थिति में, यदि कोई पोत विनियमित अवधि की समाप्ति से पहले ऐसे पोत के शुष्क गोदीकरण के लिए अपेक्षित हो तो जो पहले से शुष्क गोदी में हो, तो बाद उन दो दिनों अर्थात् परिचालन का दिन और पिछला दिन के लिए लागू किराया प्रभारों के 25 प्रतिशत पर प्रभारित किया जाएगा।

तथापि, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पूर्ववर्ती पोत से उन दो दिनों के लिए लैटर पोत के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 75 प्रतिशत वसूल किया जाएगा; उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा अर्थात् यदि दूसरा पोत गोदी में पहले से पोत के विराम के 8वें दिन शुष्क गोदी में खड़ा किया जाता है, 7वां और 8वां दिन लागू

दर के 25 प्रतिशत पर और इस लागू दर का शेष 75 प्रतिशत, उसके परिचालन तथा विराम के लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, शुष्क गोदी की अपेक्षा वाले पोत पर प्रभार्य होगा।

- (14). जब दो अथवा अधिक पोत शुष्क गोदी अभिग्रहीत करते हैं और यदि किसी कारण से, पोतों में से एक पोत उस अवधि की समाप्ति पर अनलॉक के लिए तैयार नहीं हो जिसके लिए अन्य पोत के साथ पोत का विराम विनियमित किया गया था और एतद्वारा अगोदी के लिए शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले पोत या पोतों को रोके जाने के कारण, पत्तन पूर्व पोत से वसूल कर सकता है, प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा, विराम की अवधि के दौरान लैटर पोत या पोतों के लिए लागू किराये प्रभार का 75 प्रतिशत। तथापि, पोत या पोतों जिन्हें बंधक बनाया जाता है, विराम की अवधि के लिए लागू किराया प्रभारों का शेष 25 प्रतिशत पत्तन को अदा करना होगा।
- (15). यदि स्थिति अन्यथा गोल हो अर्थात् यदि शुष्क गोदी में पोतों में से एक उस अवधि की समाप्ति से पहले गोदी से बाहर निकालना अपेक्षित होता है जिसके लिए वह विनियमित किया गया था, शुष्क गोदी अभिग्रहण करने वाले अन्य पोतों और विनियमित अवधि के भीतर इन दो दिनों अर्थात् परिचालन का दिन और पिछला दिन के लिए लागू दर के 25 प्रतिशत और लागू दर के 75 प्रतिशत की दर से इन दो दिनों के लिए उसकी अनुसूची तारीख से पहले गोदी खाली किए जाने की अपेक्षा वाले पोत पर उसके लिए प्रभार्य सामान्य प्रभारों के अलावा वसूल की जाएगी।

#### 8. गोदियों में चलने वाले वाहनों के लिए प्रभारों की अनुसूची

मद सं.	वर्गीकरण	दर प्रति दिन (रु में)	दर प्रति माह (रु में)	दर प्रति वर्ष (रु में)
1.	टैक्सियां	9.00	90.00	300.00
2.	ऑटो रिक्शा	7.20	36.00	120.00
3.	छकड़े	1.80	18.00	54.00
4.	मोबाइल कार्गो प्रहस्तन उपस्कर (मोबाइल क्रेन, फोर्क लिफ्ट, एफईएल, आदि)	24.00	600.00	---

#### टिप्पणियां:

- (1). केलेंडर दिवस के रूप में एक दिन आधी रात से आधी रात माना जाएगा।
- (2). ओओटी वादिनार में उपर्युक्त प्रभार लागू नहीं होंगे।

#### 9. इलेक्ट्रिक घाट क्रेनों के किराये के लिए प्रभारों की अनुसूची यदि जलयानों/बाजों को और से इतर कार्गो के प्रहस्तन के लिए

प्रति घंटा प्रति क्रेन	विदेशी	रु 960.00
	तटीय	रु 576.00

#### टिप्पणियां:

- (1). मॉगपत्रित क्रेन के रद्दीकरण के लिए लिखित में एक घंटे का नोटिस दिया जाएगा अन्यथा आधी पाली के लिए निर्धारित प्रभार अवकाश दिवसों के सिवाय वसूल किए जाएंगे जिसके लिए नोटिस की अवधि 24 घंटे अपेक्षित होती है ऐसा नहीं करने पर दो पालियों के लिए प्रभार वसूल किए जाएंगे।
- (2). क्रेन सामान्यतः समय-समय पर यथा निर्धारित पाली घंटों के दौरान कार्य के लिए उपलब्ध करवाई जाएंगी। यदि भोजनावकाश के समय के दौरान क्रेन अपेक्षित हों तो केपीटी अथवा उसके प्राधिकृत कर्मचारी को अग्रिम नोटिस देना होगा; और, ऐसे मांगपत्रों का अनुपालन केपीटी की एक्सिजेंसीज और विवेकाधीन होगा।
- (3). (i). चिह्नित लिफ्टिंग क्षमताओं से ज्यादा बोझ क्रेनों पर नहीं रखा जाएगा।

- (ii). आयात सामानों का स्लिंग घाटों पर किसी पोत उतराई के खुले हैच रास्ते के अधीन सीधे किया जाएगा और कोमिंग के अधीन सामानों के ब्रेकिंग आउट अथवा हटाने के प्रयोजन के लिए क्रेन विनियुक्त की जाएंगी।
- (iii). सिर्फ क्रेनों का उपयोग नहीं किया जाएगा और कोई अन्य लिफ्टिंग गियर यातायात प्रबंधक की लिखित अनुमति के बिना किसी लिफ्ट पर उनके साथ उपयोग नहीं किया जाएगा।
- (iv). जलयान के अधिकारी को यह अवश्य देखना चाहिए कि पत्तन क्रेन जलयान के गियर तथा उसके अवरोधों को बिल्कुल साफ करे।
- (v). 1,000 कि.ग्रा. से अधिक के भारी लिफ्टस पोत के मास्टर द्वारा घोषित किए जाएंगे जो गलत घोषणा के कारण होने वाली सभी दुर्घटनाओं के लिए जिम्मेदार होंगे।
- (vi). क्रेनों की आपूर्ति, यदि उपलब्ध हो, केवल इसी शर्त पर की जाएगी कि पत्तन ऐसे किसी नुकसान, क्षति अथवा खराबी के लिए जिम्मेदार नहीं होगा जो क्रेनों के उपयोग की वजह से हो और ऐसे नुकसान, क्षति अथवा खराबी के लिए देयता उस पोत पर होगी जिसके लिए क्रेन अथवा क्रेन कुछ समय के लिए कार्यरत हों।
- (vii). पोत अथवा उसके स्टीवडोरों के मास्टर अथवा स्वामी के पर्यवेक्षण के अधीन के सिवाय घाट पर किसी क्रेन से कार्गो नहीं उतारा जाएगा। ऐसा मास्टर अथवा स्वामी अथवा स्टीवडोर ऐसे पोतों के ऑन बोर्ड पर सामानों के आयातक स्लिंगिंग की असावधानी की वजह से होने वाले किसी नुकसान अथवा क्षति के लिए वैयक्तिक रूप से जिम्मेदार होगा।
- (viii). घाट अथवा उसके स्टीवडोरों पर पड़े रहने वाले पोतों के मास्टर और स्वामी जलयान के उन हिस्सों में रोशनी की सही व्यवस्था के लिए व्यक्तिगत और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे जहां पत्तन के घाट अथवा अन्य प्रापर्टी से किसी तरह प्रत्यक्ष अथवा अप्रत्यक्ष जुड़े रास्ते पर कार्य किया जा रहा हो। वास्तव में, किसी जिंदगी को नुकसान अथवा क्षति के मामले में वे पत्तन के प्रति संयुक्त और सामूहिक रूप से उत्तरदायी होंगे।
- (ix). किराये की घाट क्रेनों के परिचालनों की शुरुआत के बाद, प्रत्येक अवसर पर लगातार 30 मिनट से कम की अवधि के लिए किरायेदार पर किसी कारण से अनारोप्य अथवा विजली बन्द होने की वजह से घाट परिचालनों को रोक जाया जाता है तो ऐसे कार्य रोकने की अवधि के लिए तटीय पोतों के मामले में ₹ 56.10 प्रति घंटा और विदेशगामी पोत के मामले में ₹ 84.14 प्रति घंटा की दर पर कटौती के लिए किरायेदार हकदार होगा। इस प्रयोजन के लिए, 30 मिनट से अधिक रुकावट अवधि को एक घंटे की अगली तिमाही में पूर्णांकित किया जाएगा।

#### अध्याय - V

#### तुना पत्तन के लिए दरें

##### अनुसूची I - पत्तन देयताएं

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी अथवा उसका भाग		लेवी की नारम्भारता
		विदेशगामी पोत (ओडाओ में)	तटीय पोत (रुपया में)	
1.	10 जीआरटी एवं अधिक के पोत (मछली पकड़ने वाली नावें अतिरिक्त)	0.075	1.05	प्रत्येक प्रवेश पर देय
2	10 जीआरटी एवं अधिक के नौचालन पोत (मछली पकड़ने वाली नावें अतिरिक्त)	0.045	0.90	

## टिप्पणियाँ:

(i) पत्तन सीमाओं के भीतर इसके प्रवेश के समय पोत की स्थिति के आधार पर पत्तन देयताएं वसूल की जाएंगी।

## अनुसूची II – बर्थ किराया प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	10 जीआरटी तक पोत	निःशुल्क	निःशुल्क
2.	10 जीआरटी से अधिक के पोत	0.0019	0.03

## अनुसूची III – बीचिंग प्रभार

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति एनआरटी प्रति माह अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ0डा0 में)	तटीय पोत (रुपया में)
1.	बीचिंग प्रभार	0.015	0.30

## अनुसूची IV - घाटशुल्क प्रभार

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	तटीय कार्गो से इतर (रु0 में)	तटीय कार्गो (रु0 में)
क    ख	द्रव कार्गो			
	1 कच्चे तेल से इतर बल्क में पीओएल उत्पाद	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	2 बकरों सहित अन्य द्रव कार्गो	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	शुष्क कार्गो			
	3 उर्वरक और कच्चा माल, सल्फर सहित	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	4 खाद्यान्न, सेरेल्स, दालें एवं तिलहन	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
	5 सीमेंट एवं क्लिंकर	मी.ट. अथवा उसका भाग	12.00	7.20
	6 सभी रूपों में अयस्क और खनिज	मी.ट. अथवा उसका भाग	11.25	6.75
	7 ग्रेनाइट तथा मारबल्स	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
	8 धातु (फेरस/नॉनफेरस तथा धातु स्क्रैप, पाइपलाइनों, प्लेटों, कच्चे लौहे, कॉयल, शीटों और कोक सहित)	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00

9	पशु मुर्गा, भेड़ और बकरियों सहित	प्रत्येक	5.00	3.00
10	पशु (उपर्युक्त के अलावा)	प्रत्येक	12.00	7.20
11	पशु उत्पाद, बोन मील, हाइड्स और स्टेम्स	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
12	ऑयल केक्स फोडर	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
13	बेकार पेपर तथा न्यूजप्रिंट	मी.ट. अथवा उसका भाग	13.50	8.10
14	निर्माण सामाग्री तथा रेत	मी.ट. अथवा उसका भाग	11.25	6.75
15	कोयला तथा कोक (फायरबुड सहित)	मी.ट. अथवा उसका भाग	12.00	7.20
16	बुड टिम्बर तथा बांस	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
17	पटसन तथा पटसन उत्पाद और कॉयर उत्पाद	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
18	रुई, खराब रुई सहित	मी.ट. अथवा उसका भाग	9.00	5.40
19	नमक	मी.ट. अथवा उसका भाग	2.50	1.50
20	चीनी	मी.ट. अथवा उसका भाग	7.50	4.50
21	एसबेस्टोस	मी.ट. अथवा उसका भाग	9.00	5.40
22	सिंथेटिक रेजिन और बुड पल्प	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00
23	हथियार, गोला-बारूद, विस्फोटक तथा रक्षा भंडार	मी.ट. अथवा उसका भाग	18.00	10.80
24	सोडा एश, एचडीपीई आदि सहित शुष्क रसायन	मी.ट. अथवा उसका भाग	10.50	6.30
25	अन्य अविनिर्दिष्ट सामान	मी.ट. अथवा उसका भाग	15.00	9.00

**टिप्पणियाँ:**

- उपर्युक्त दरों के अलावा पत्तन लेबर की आपूर्ति के लिए रु 15/- प्रति मी.ट. ब्रेक बल्क कार्गो प्रभारित होगा।
- घाटशुल्क प्रभार वास्तव में निर्यात किए गए सामानों पर वसूल किए जाएंगे।
- घाटशुल्क/ऑन-बोर्ड घाटशुल्क अनुसूची में 'अविनिर्दिष्ट श्रेणी' के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह देखने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन किया जाएगा कि क्या कार्गो उन अनुसूचियों में उल्लिखित किसी विशिष्ट श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है।

**अनुसूची V - किराया शुल्क**

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु में)
1.	खुले स्थान के लिए	7.50
2.	ढके हुए स्थान के लिए	48.00

3.	बोर्ड पर टिम्बर का भंडारण	<p>दर प्रति 10 वर्ग मी. अथवा उसका भाग प्रति माह अथवा उसका भाग (रु० में)</p> <p>1.50</p>
----	---------------------------	---

#### अनुसूची VI – ट्रॉली किराया प्रभार

क्र.सं.	घटक के विवरण	दर प्रति दिन अथवा उसका भाग (रु० में)
1.	ट्रॉली किराया प्रभार	15.00

#### सामान्य टिप्पणियां:

- (i). जब कभी विशिष्ट दर उपलब्ध नहीं हो, कांडला में तदनुरूपी मदों के लिए निर्धारित दर लागू होगी बशर्तें तुना पत्तन पर ऑफर की गई प्रासंगिक सेवाएं/प्रदत्त सुविधाएं कांडला पत्तन पर उनके बराबर होंगी।
- (ii). तुना में सेवाएं प्रदान करने की निबंधन एवं शर्तें ऑफर की गई सेवाओं/प्रदत्त सुविधाओं के लिए कांडला में तदनुरूपी सेवाओं के लिए यथा निर्धारित के समान होंगी।
- (iii). बिल की कुल राशि अगले उच्चतर रूप में पूर्णांकित की जाएगी।

-----

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

Mumbai, the 18th February, 2011

**No. TAMP/61/2009-KPT.**—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes the proposal of the Kandla Port Trust for general revision of its Scale of Rates (SOR) as in the Order appended hereto.

#### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/61/2009-KPT

Kandla Port Trust

....Applicant

#### ORDER

(Passed on 18th day of January, 2011)

This case relates to a proposal received from the Kandla Port trust (KPT) for general revision of its Scale of Rates.

2.1. The Scale of Rates (SOR) of the Kandla Port Trust (KPT) was last revised in 2007 vide this Authority's Order No. TAMP/67/2005-KPT dated 15 May 2007. The validity of the said SOR expired on 31 March 2010. It has been extended upto 30 September 2010 vide Order dated 31 March 2010. KPT by letter dated 18 December 2009 has forwarded its proposal for General Revision of its Scale of Rates. The salient features of the proposal are detailed below:-

2.2. KPT has handled 64.92 million tonnes (MT) in 2007 – 08, 72.22 MT in 2008 – 09 and 77.90 MT in 2009-10. KPT has estimated to handle 79.20 MT, 83.70 MT and 83.70 MT respectively during 2010-2011, 2011-2012 and 2012-2013.

2.3. During the last two years the operating cost has increased by 54.10%, mainly due to increase in provision for depreciation, dredging and O & M cost.

2.4. The financial position of 2007 – 08 and 2008 – 09 is as under:

**Kandla Division**

	(Rs. In Crores)	
	2007-08	2008 -09
Operating Income	200.62	233.39
Operating Expenditure	203.19	271.78
Operating Deficit	(-) 2.57	(-) 38.39
ROI @ 16%	(-) 102.91	(-) 105.35
Total deficit (A)	(-) 105.48	(-) 143.75

**Vadinar Division**

	(Rs. In Crores)	
	2007-08	2008 -09
Operating Income	78.59	103.29
Operating Expenditure	19.17	24.20
Operating Surplus	59.42	79.09
ROCE @ 16%	(-) 3.58	(-) 3.58
Total surplus (B)	55.84	75.51

TOTAL (A) +(B)      (-) 49.64      (-) 68.24

2.5. The tariff revision of estate rental and township has been taken up separately. The financial position of the port as a whole, without considering the estate and township activity, is as follows:

**Kandla Division**

	(Rs. In Crores)	
	2007-08	2008 -09
Operating Income	185.21	213.29
Operating Expenditure	186.27	244.45
Operating Deficit	(-) 1.06	(-) 31.18
ROI @ 16%	(-) 100.50	(-) 101.04
Total deficit (A)	(-) 101.56	(-) 132.22

**Vadinar Division**

	(Rs. In Crores)	
	2007-08	2008 -09
Operating Income	76.94	101.94
Operating Expenditure	17.50	22.80
Operating Surplus	59.44	79.14
ROCE @ 16%	(-) 3.58	(-) 3.58
Total Surplus (B)	55.86	75.56
Total (A) + (B)	-45.70	-56.66

2.6. While formulating the rate revision proposal, the port has considered the following factors:-

- (i). Since the projected average deficit for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 amounts to Rs. 240 crores, the additional revenue generation should be around Rs. 158 crores per year after taking into account the surplus of about Rs. 60-70 crores from Vadinar.

- (ii). Additional revenue generation required for Kandla operations should be Rs. 132.22 crores to ensure recovery of cost and minimum return on investment @ 16%.
- (iii). Capital expenditure of Rs. 144.91 crores has been incurred during last two years and Rs. 150.43 crores is proposed to be incurred in next three years.
- (iv). Substantial expenditure on dredging is required to be incurred every year.
- (v). Wage cost is expected to increase by 20% - 25% due to wage revision.

3.1. After considering the cross subsidization of the surplus of Rs.70.38 crores (approx. per year) from the activities of POL at Kandla and Rs. 70.00 crores from Vadinar to warehousing activity, crannage, berth hire and port dues, the port has proposed the following rate revision.

3.2. Kandla Division:-

<u>Activity</u>	<u>Deficit</u>	<u>Increase proposed</u>
Cargo handling & storage activity	51%	100%
Warehousing	401%	300%
Port Dues	76%	70%
Pilotage	62%	50%
Berth Hire	165%	90%
Dry Dock	359%	300%
Miscellaneous charges	-	50%

3.3. Approximately Rs.80 crores per annum is required to be spent on dredging. This cost has been apportioned 50% to port dues, 20% to pilotage and 30% to berth hire while proposing rate hikes on those services.

3.4. Vadinar Division - No rate revision is proposed for Vadinar division.

3.5. Rate of Tuna Port - Rates of Kandla division will also be applicable to Tuna Port.

3.6. Rates of Railway Activity - R & M Cost is being incurred on railway activity where huge capital investment has been made. Since no charges are being recovered from the users, port proposes to recover Rs. 5.00 per ton from the cargo to be handled through railway.

3.7. Increase proposed in the wharfage charges are as under:-

(A)	LIQUID (IN BULK)	: No change in rates
(B)	Dry Cargoes	
1.	Fertiliser and raw material incl. sulphur	: 50%
2.	Foodgrains, cereals, pluses and oilseeds:	200%
3.	Cement and clinker	: 100%
4.	Ores & Minerals (in all forms)	: 100%
5.	Granites and marbles	: 100%
6.	Metals (Ferrous/non-ferrous) including pipes, plates, pig iron and coil sheet	: 50%
7.	Metal scrap	: 35%
8.	Animals (small and big)	: 200%
9.	Animals products, bone meal, hides skins	: 30%

10.	Oil cakes and fodder	:	200%
11.	Waste paper and newsprint	:	100%
12.	Construction material and sand	:	100%
13.	Coal and coke (including firewood)	:	100%
14.	Wood, timber and bamboo	:	50%
15.	Jute & jute products and coir products	:	50%
16.	Cotton including cotton waste	:	50%
17.	Synthetic resin and wood pulp	:	50%
18.	Arms, ammunition, explosives	:	30%
19.	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE etc.	:	100%
20.	Passengers (embarking & Disembarking)	:	25%
21.	Empty & loaded containers (upto 20 ft. and above 20 ft.)	:	50%

3.8. Wharfage charges for the following cargoes have been proposed as under:

1.	Salt	:Rs. 20/- per MT
2.	Sugar	:Rs. 20/- per MT
3.	All other unspecified goods	:Rs. 50/- per MT

3.9. The proposal is expected to generate additional revenue of Rs. 157.68 crores per annum. Activity-wise revenue generation is as shown below:

		Rs. In Crores
Sr. No.	Activity	Additional Income
1	Cargo Handling and Storage	68.54
2	Warehousing	7.41
3	Port Dues	19.69
4	Berth Hire	25.52
5	Pilotage	28.00
6	Dry Docking	4.14
7	Railway Activity	4.38
	Total	157.68

3.10. KPT has stated that its Board has approved the proposal in the meeting held on 11 December 2009.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal from KPT was forwarded to the concerned user organizations for comments. Their comments, as and when received, were forwarded to KPT for remarks. The KPT has responded to the comments of the user organizations.

5. On a preliminary scrutiny of the proposal it was found that some additional information / clarification from the port is necessary. By letter dated 26 February 2010, KPT was addressed in this respect. KPT vide its letter dated 29 June 2010 has furnished its reply. The queries raised and the reply received from the port are juxtaposed below:

S.No.	Queries raised by TAMP	Reply-furnished by KPT
A	<b>GENERAL</b>	
1	At the time of last general revision of the scale of rates in May 2007 review of tariff was based on the projections for 2007-08 to 2009 - 10. Kindly furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance of the port as a whole with	Statement showing an analysis of variations of actual physical and financial performance with reference to the projections for the year 2007-08, 2008-09 & 2009-10, duly explaining the reasons for such variations is furnished. (Although KPT has stated so, the statement for

	reference to the projections relied upon at the time of deciding the rates presently prevailing both at Kandla and Vadtinar Divisions of the Kandla Port Trust, duly explaining the reasons for such variations.	2009 – 10 has not been received)																
2	The Port's proposal does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/services vide clauses 5.9 & 6.8 of the tariff guidelines.	<p>Various projects like strengthening of berths, development of land, godowns, cranes, dredging of the channel etc. has been taken to off set the congestion.</p> <p>Various measures have been taken by the port like allowing weigh bridges, bagging plants and cargo handling equipments by private people for their own cargo, maximum utilization of storage place, easy movement of the cargo without obstruction, formulation of berthing and storage policies, night navigation etc.</p> <p>It will be difficult to quantify the operational efficiency achieved by each asset developed or each measure taken.</p> <p>The improvements in efficiency parameters during the three years can be gauged from the statement below:-</p> <table><tr><td></td><td>2007-08</td><td>2008-09</td><td>2009-10</td></tr><tr><td>Average ship berth day output (in tonnes)</td><td>11079</td><td>12998</td><td>13372</td></tr><tr><td>Average pre-berthing detention of vessels (In days)</td><td>1.36</td><td>1.17</td><td>0.95</td></tr><tr><td>Average Turn around time of vessels (in days)</td><td>3.37</td><td>3.15</td><td>2.89</td></tr></table>		2007-08	2008-09	2009-10	Average ship berth day output (in tonnes)	11079	12998	13372	Average pre-berthing detention of vessels (In days)	1.36	1.17	0.95	Average Turn around time of vessels (in days)	3.37	3.15	2.89
	2007-08	2008-09	2009-10															
Average ship berth day output (in tonnes)	11079	12998	13372															
Average pre-berthing detention of vessels (In days)	1.36	1.17	0.95															
Average Turn around time of vessels (in days)	3.37	3.15	2.89															
3	The ports have been allowed to charge lower rates and / or allow higher rebates/discounts if they so desire. Kindly indicate item-wise details of reduction in tariff and higher rebates/discounts, if any, allowed and the effect of such steps on traffic growth.	No lower rates and/or higher rebates/discounts are given to any party since 2007-08.																
4	A brief note on surplus manpower, if any, may be furnished and allocation of expenditure on such manpower explained keeping in mind clause 2.6.1 of the tariff guidelines	There is no surplus manpower.																

5	As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines it is necessary to conduct time and motion study of different operations and regularly adjust manning scales/datum accordingly after due process of law. The action taken in this respect may kindly be informed	The manning scales for different types of cargoes has been given by National Tribunal in its order dated 30.6.2009. However, the same is under discussion with the unions for implementation. The revision in datums is also being discussed with the unions. At Kandla port, time & motion studies of different operations have not been conducted.
6	Kindly communicate whether the trade has been taken into confidence about the rate revision proposal	No extensive consultation was made with the port users as TAMP is conducting joint hearing with the users
<b>B</b>	<b><u>CAPACITY</u></b>	
	The Handling capacity of the port for the period 2007 – 08 to 2012-13 has been furnished by the Port. KPT is requested to confirm that the year wise capacity shown in the statements are the capacity of the port recognized by the Ministry.	It is confirmed that the capacity shown for the year 2007-08 and 2008-09 are the capacity of the Port recognized by the Ministry.  Capacity for the years 2009-10 was projected as 67.10 MMTPA. However, capacity of the Port recognized by the Ministry for the year 2009-10 is 78.04 MMTPA.  Capacity for the years 2010-11 to 2012-13 are projected capacity
<b>C</b>	<b><u>TRAFFIC</u></b>	
1	Form 2-A accompanying the Port's proposal is on traffic projections. It is not clear whether the details given in this form pertain to Kandla Division, Vadinar Division or Port as a whole.	The statement pertains to Kandla Division.
2	The traffic of 2009 – 10 at Kandla Division has been considered at 32.32 Million Tonnes. Since the year is not yet over, it is presumed that it is the estimated traffic. As per the RBE of the port, Kandla Division is to handle 34.40 MT (23.49 MT import, 10.66 MT export and 0.25 MT transshipment cargo). The actual traffic till date may please be furnished and based on it the estimate for the next three years suitably revised.	The statement showing the actual traffic handled at Kandla during the year 2009-10 is submitted. 35.3 MMT cargo is handled at Kandla Division during 2009-10.  The Income for 2009-10 has been considered based on RBE traffic and there is only minor variation between the RBE traffic figure and actual traffic handled. Hence there appears no need to revise the estimate for the next three years.
3	The traffic of 2010 – 11 has been estimated at 31.60 MT, a reduction of 2.23% over the presently estimated throughput of the previous year. The fall in traffic is mainly due to lower estimation of "other port specific cargo (foreign)". The reason for estimating lower throughput of this category of cargo may please be analyzed	There were unprecedented imports of other liquids cargo during the year 2009-10, which comprised of all kinds of chemicals. This was due to reductions in import duties on unrefined oils resulting in massive imports. The throughput estimate of 2010 – 11 has been carried out on a conservative basis.
4	The projection for 2011-12 and 2012 – 13 at 33.00 MT per annum is with an increase of about 4.43 % over the estimated throughput of 2010 – 11. Kindly clarify the basis on which the traffic projections have been made for all the years under review.	The traffic projections for 2010-11, 2011-12 & 2012-13 at 31.60 MT, 33.00 MT & 33.00 MT respectively comprise of dry, container and liquid cargo at Kandla. The dry cargo traffic for 2009-10 was projected at 21.00 MT. Since there is no capacity addition during 2010-11, there is no appreciable increase in dry cargo traffic and hence based a moderate throughput figure of 21.50 MT was estimated for 2010-11. The throughput was projected to 23.00 MT during

		2011-12 and 2012-13 on account of expected commissioning of the two dry cargo berths. A decrease of 1 MT was anticipated in other liquid category during 2010-11 as against projections of around 1.11 MT during 2009-10. Thus the overall impact of slight increase in dry cargo and a decrease in liquid cargo resulted in a traffic throughput of 31.60 MT during 2010-11, 33.00 MT during 2011-12 & 2012-13.
5	<p>The traffic handled at Vadinar has not been shown anywhere in the tariff proposal. The reason therefor is not clear. As per the RBE 2009 – 10 and BE 2010-11 of the port, Vadinar is expected to handle 41.60 MT and 42.90 MT of cargo during 2009-10 and 2010-11. The Port is requested to furnish a statement showing item wise traffic handled both at Kandla and Vadinar in 2007 – 08 and the projections for the four years of 2009-10 to 2012-13 in the light of budget estimate and the target fixed by the Ministry. While doing so, it is also requested to explain clearly the basis on which the traffic projections have been made for the forthcoming years.</p>	<p>The item wise traffic handled both at Kandla and Vadinar in 2007-08 and the projections for 2009-10 to 2012-13 in light of budget estimates and the target fixed by the Ministry are furnished. At Vadinar, KPT has projected to handle 47.60 MT, 50.70 MT and 50.70 MT respectively during 2010 – 11, 2011-12 and 2012 – 13. There are no separate target figures for Kandla and Vadinar and the crude and POL figures for Vadinar are included under the POL head which includes Vadinar and Kandla traffic.</p>
6	<p>As stipulated in clause 2.5.1 of the tariff guidelines, the traffic projections have to be in line with the projections in the 5 year / annual plan and the current / expected growth. If there is any deviation, the reasons therefor need to be explained</p>	<p>On account of various upcoming projects, the capacity and the throughput of the port have been increasing year after year. While these additions in the capacity may not be strictly in line with anticipated developments in the port, the traffic projections for the port are based on the existing capacity, cargo mix, berth occupancy levels, parcel sizes of ships calling at the Port, extra facilities/ infrastructure created, improvements in existing facilities/ infrastructure and many other factors. However based on inputs from the Port, Ministry of shipping finally decides the port's traffic projections &amp; the capacity for each year and this is reviewed in the light of the five year plan projections by the Ministry. Though KPT projects the traffic throughput annually for the upcoming financial year, the same is reviewed and finally decided by the Ministry. The traffic throughput and cargo mix at the Port also change with the Govt. policies and decisions regarding imports/exports, customs duties, special schemes etc. Since these keep varying from year to year, it becomes difficult for the port to anticipate such changes in cargo mix and the resulting throughput in the beginning of the five year plan period itself. However the port's projections made every year are always either equal or more than what is finalized in the five year plan. It would be difficult for the port to substantiate on the deviations taking place in the yearly traffic projections viz-a-viz those made in the five year plan.</p>

7	In Form 2 - A, the container traffic has been furnished in terms of TEUs. Whether the aggregate tonnage of the container traffic is included in the major items of cargo / other port specific cargoes is not clear.	In form 2A, the container traffic has been furnished in terms of TEU. It is clarified that the aggregate tonnage of container traffic has been included under the other port specific cargo category.
8	The container traffic of 2007 - 08 and 2008 - 09 stood at 1,65,724 TEUs and 1,37,619 TEUs respectively. The container traffic for 2009 - 10 is estimated at 90,000 TEUs. The reason for a drop of about 35% in the traffic over the previous years may be explained. The throughput for the next three years has been projected at 1,20,000 TEUs, 1,50,000 TEUs and 1,50,000 TEUs respectively. The basis of estimation of the container traffic for the years 2009-10 to 2012 - 13 may be elaborated.	The reason for the drop in the container traffic during 2009-10 can be mainly attributed to the impact of the general slowdown in the Indian economy. The throughput for 2010-11 is estimated at 1.20 lakh and further projected at 1.50 lakh TEUs during 2011-12 and anticipated to touch 1.80 lakh TEUs during 2012-13. The license agreement between Kandla Port and ABG, envisages an increase of 0.25 Lakh TEU every year. The present capacity of the Terminal is 6.00 Lakh TEUs. However looking to the anticipated improvement in container trade business at least from the second half of 2010-11, a traffic of 1.20 was forecast for 2010-11, and an increase of at least 30000 TEUs for the next two years.
<b>D</b>	<b><u>FORMATS</u></b>	
1	Only the cost statements pertaining to the Kandla Division for the years from 2007 - 08 to 2012 - 13 have been furnished by the port. Separate cost statements for Kandla Division, Vadinar Division and Port as a whole for the various activities and sub-activities, duly reconciling the figures with the Annual Accounts/ Revised Budget Estimates, may be submitted for the years 2007 -08, 2008 -09 and 2009 - 10. Similar statements for the years 2010 - 11 to 2012-13 may also be furnished detailing the basis on which such statements have been prepared.	Separate Cost Statements for Kandla Division, Vadinar Division & Port as a whole for various activities and sub-activities are submitted. Statements showing the reconciliation of the figures with the annual Accounts/Revised Budget estimates for the year 2007-08 to 2009-10 are also submitted.
2	A separate cost statement for liquid cargo handling activity at Kandla may be furnished.	Separate cost statement for liquid cargo handling activity has been furnished vide our letter dated 18 December 2009.
3	The basis on which the details have been bifurcated in the cost statements between Kandla and Vadinar Divisions may be furnished.	The figures are based on actual amount booked for Kandla & Vadinar Divisions, as separate accounts are maintained for Kandla & Vadinar Division and separate codification for Kandla & Vadinar Divisions is being operated.
4	The annual accounts and the revised budget estimates for 2009 - 10 of the port only were received alongwith its proposal. The annual accounts and budget estimates for 2007 - 08 and 2008 - 09 may be furnished.	The Annual Accounts for 2007-08 and 2008-09 are submitted.
5	A statement indicating the variations in the income, expenditure and capital employed estimated for the years 2007-08 to 2009 - 10 at the time of the last general revision vis-à-vis the actual for these three years may be furnished. The statement should contain the details pertaining to both Kandla and Vadinar	A statement indicating the variations in the income, expenditure and capital employed estimated for the years 2007-08 and 2008-09 is submitted.

	Divisions. Also explain the reasons for the deviations, if any, after carrying out the requisite analysis.													
6	A cost statement in the prescribed format (pertaining to both the divisions) may also be drawn up for the years 2007-08 to 2009 - 10 to quantify the surplus/deficit after accounting for the admissible expenditure and permissible return. These details may be furnished in Form - 7 of the cost formats.	Cost statement in the prescribed format pertaining to Kandla Division for the year 2007-08 and 2008-09 in Form-7 has been sent vide our letter dated 18 December 2009. Cost statement in the prescribe format for Vadinar Division for the years 2007-08 and 2008-09 is furnished. The Cost statement in the prescribed format for the year 2009-10 can only be prepared after finalization of Annual Accounts 2009-10.												
7	The Annual financial implication of the tariff proposal, category-wise, for the year 2009-10 and for the subsequent three years may be furnished.	<p>The additional income expected to be generated during 2010-11 to 2012-13 is as under.</p> <table><tr><td>2010 -11</td><td>Rs. 171.50 crores</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>Rs. 156.54 crores</td></tr><tr><td>2011-13</td><td>Rs. 152.65 crores</td></tr></table>	2010 -11	Rs. 171.50 crores	2011-12	Rs. 156.54 crores	2011-13	Rs. 152.65 crores						
2010 -11	Rs. 171.50 crores													
2011-12	Rs. 156.54 crores													
2011-13	Rs. 152.65 crores													
8	A copy of the current MOU entered into with the Ministry may be forwarded.	A copy of MOU entered into with the Ministry for 2010 - 11 is submitted.												
E	<b><u>INCOME</u></b>													
1	Detailed computation of income estimation duly considering individual tariff items may be furnished.	The information on detailed computation of income estimation is furnished.												
2	Please furnish the analysis of average dwell time of cargoes and containers for the past three years. Average dwell time considered for estimating the demurrage and storage income for the years 2010-11 to 2012-13 may also be indicated.	<p>The average dwell time for the year 2007-08 is as indicated below :</p> <p style="text-align: right;">In days</p> <table><tr><td></td><td>Import</td><td>Export</td></tr><tr><td>Containers</td><td>5.00</td><td>6.00</td></tr><tr><td>Dry Bulk</td><td>13.1</td><td>13.8</td></tr><tr><td>Break- Bulk</td><td>13.0</td><td>11.3</td></tr></table> <p>Regarding the average dwell times for dry bulk and break bulk for the years 2008-09 and 2009-10, it is stated that since the mix of cargo in Kandla and its trend of growth and its dwell time remain almost constant, the analysis made for 2007-08 can be treated as valid for the subsequent years upto 2012-13. The demurrage and storage income calculations have been considered based on some practical observations regarding storage of bulk and break bulk cargoes at the Port. The average dwell times for such cargoes have not been considered for computing their demurrage and storage incomes.</p>		Import	Export	Containers	5.00	6.00	Dry Bulk	13.1	13.8	Break- Bulk	13.0	11.3
	Import	Export												
Containers	5.00	6.00												
Dry Bulk	13.1	13.8												
Break- Bulk	13.0	11.3												
3	The foreign exchange rate of 1 US dollar = Rs. 48 has been considered by the port for computation of dollar denominated income. The income estimation may be updated with reference to the prevailing exchange rate vide clause 2.5.1 of the tariff guidelines. The additional income, if any, on account of fluctuation in foreign exchange rate may also be estimated and included in the income statement.	At the time of preparation of the proposal exchange rate of U.S \$ was Rs. 48.00. The same has been considered for dollar denominated income.												

4	In Form 9, KPT has stated that Rs 1819 lakhs, Rs. 2121 lakhs and Rs. 1591 lakhs have been received as royalty / revenue share during 2007 – 08 to 2009 – 10. The Port has also estimated to receive Rs. 1709 lakhs per annum as royalty for the years 2010 – 11 to 2012 – 13. The treatment given to the income realisable by KPT from the awarded BOT contracts is not clear. The break up of such income receivable under different heads (viz. royalty/revenue share, lease rental, upfront, etc.) may be furnished. KPT is also requested to clarify under which head the income received on this account has been included in the cost statements. In this regard, clause 2.8.3. of the tariff guidelines may please be referred to.	Income shown in Form -9 is of only royalty/revenue share and same has not been included in cost statement. Further, lease rental income is being deposited under the concerned income code of lease rent.										
5	Though the container traffic has been considered in the traffic projections, no income has been estimated therefrom in Form 2 – B. It is presumed that nil income is considered due to award of the BOT concession for operation of the container terminal.	Yes, nil income has been considered due to award of BOT concession for operation of the container terminal.										
6	The demurrage / storage charges / license fees / plot rentals on cargoes other than iron ore, coal, POL and fertilizers is estimated at 21.12 crores for the year 2009 – 10. For 2010-11, this income has been projected at 21.22 crores. For both 2011-12 and 2012-13, the income has been estimated at 16.47 crores per annum. The reason for estimating the demurrage income lower by about 23% for the forthcoming two years may please be explained.	<p>No separate commodity wise details for demurrage, storage charges and license fees are being maintained. Same has been apportioned to respective commodities on the basis of traffic. Traffic projections for the years 2011-12 &amp; 2012-13 have now been revised and accordingly revised income for those years has been worked out. The year wise estimation of total income of demurrage / storage charges / license fees are as below:-</p> <table><tr><td><u>YEAR</u></td><td><u>INCOME (Rs. in Lakhs)</u></td></tr><tr><td>2009 – 10</td><td>2537.11</td></tr><tr><td>2010 – 11</td><td>2559.58</td></tr><tr><td>2011 – 12</td><td>2614.86</td></tr><tr><td>2012 – 13</td><td>2683.41</td></tr></table>	<u>YEAR</u>	<u>INCOME (Rs. in Lakhs)</u>	2009 – 10	2537.11	2010 – 11	2559.58	2011 – 12	2614.86	2012 – 13	2683.41
<u>YEAR</u>	<u>INCOME (Rs. in Lakhs)</u>											
2009 – 10	2537.11											
2010 – 11	2559.58											
2011 – 12	2614.86											
2012 – 13	2683.41											
7	The wharfage income is estimated at Rs. 28.53 crores for the year 2009 – 10. For 2010-11 this income has been projected at 32.13 crores. For both 2011-12 and 2012-13, this income has been estimated at 27.71 crores per annum. The reason for estimating the wharfage income lower by about 14% for the two years may please be explained.	Since traffic projection for the years 2011-12 & 2012 – 13 has now been revised, wharfage income for 'other cargo' for these two years has been estimated at Rs. 37.16 crores & Rs. 37.89 crores respectively.										
8	The warehousing income is estimated at Rs. 3.10 crores for 2009 – 10. For 2010-11 this income has been projected at 3.16 crores. For both 2011-12 and 2012-13, this income has been estimated at 2.27 crores per annum. The reason for estimating the warehousing income lower by about 28% for the next two years may be explained.	Since the traffic projection for the years 2011 - 12 & 2012-13 has now been revised, warehousing income for these two years is estimated at Rs. 3.29 crores and Rs.3.43 crores respectively.										

9	<p>The berth hire income from foreign going vessels is estimated at Rs. 32.67 crores for 2009 – 10. For 2010-11 this income has been projected at 34.98 crores. For both 2011-12 and 2012-13, this income has been estimated at 23.01 crores per annum. The reason for estimating the berth hire income lower by about 34 % may please be informed.</p>	<p>Since the traffic projection for the year 2011-12 and 2012-13 has now been revised accordingly vessel related charges for the year 2011-12 and 2012-13 has also been revised. The berth hire income from foreign going vessels is estimated at Rs. 32.67 crores for the year 2009 -10. For 2010-11 this income has been projected at Rs.33.94 crores and now for the year 2011-12 and 2012-13 this income is estimated at Rs. 32.47 crores and Rs. 33.31 crores.</p> <p>Further, at the time of Budget Estimate (i.e. R.E. 2009 – 10 and B.E. 2010-11) exchange rate has been considered as 1\$ = Rs. 48/-. However, now for the estimation of income for the year 2011-12 and 2012-13 present exchange rate of 1\$ = Rs. 46.13/- has been considered. Hence, due to decline in exchange rate, now berth hire income from foreign going vessel for the year 2011-12 and 2012 – 13 comes lower than the year 2010-11.</p> <p>Since the traffic projections for the year 2011 – 12 and 2012 -13 has been revised, based upon the revised traffic projections, cost statements have also been revised as per prescribed proforma. Accordingly, revised Form – 2-A, Form 2-B, Form 3-A, Form 5-A (i), (ii), (iii), (iv), Form 5-B (i), (ii), (iii), (iv), Form 5-C, Form 5-D, Form 3-A (Kandla + Vadinar) are enclosed herewith.</p> <p>The calculation of wharfage income for the year 2010-11 to 2012-13 is furnished. The calculation of vessel related income i.e. berth hire, port dues and pilotage for the year 2010-11 to 2012-13 is furnished.</p>
10	<p>The dry docking income is estimated at Rs. 90 lakhs for the year 2010 – 11. For both 2011-12 and 2012-13 this income has been estimated at 108 lakhs per annum. The reason for projecting in the income for the two years higher by 20 % may be informed.</p>	<p>For the accounting years 2009-10 &amp; 2010-11, dry dock is under going special repairs like steel renewal to hollow side walls and sand blasting and painting to hollow side walls. Special repairs of steel renewal of top dock plates and renewal of pipeline/bends are expected in this year. Hence, revenue earning is projected on lower side for 2010-11.</p>
11	<p>In Form 3-A, under the proposed tariff, the Port has estimated railway income of Rs. 410.25 lakhs, Rs. 430.77 lakhs and Rs. 452.30 lakhs. In the covering letter, the Port has stated that it proposes to recover Rs. 5 per ton from the cargo to be handled through railway to cover its repairs and maintenance cost. KPT may be aware that this Authority does not fix the charges for the railway activity undertaken by the port trusts and the rate therefor is to be fixed by the railway board. KPT is, however, requested to</p>	<p>Port has invested a considerable amount in railway network and its connectivity in the port area. All the investment in railway network inside the port area is being done only by Kandla Port and not by Railways.</p> <p>Apart from the capital cost, the port is incurring repairs and maintenance expenditure on the railway network inside Port Area. The following figures indicate the expenses incurred on the maintenance of railway track inside the port area during last three years:-</p>

	elaborate the additional services it renders to the trade for levying the proposed charges on the rail borne cargo. Port is also requested to examine legally whether the additional services , if any, it renders to the rail borne cargo are such in nature where this Authority is empowered to sanction the rates.	<table><tr><th>Year</th><th>Rs. In Lakhs</th></tr><tr><td>2007-08</td><td>91.28</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>28.42</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>218.35</td></tr></table> <p>Since Kandla Port is having comprehensive railway network inside the Port area, it is expected that the maintenance expenditure may increase considerably. So far the evacuation of cargo through railway was very minimal. However in the recent past the evacuation through railway especially cargoes like fertilizer has increased considerably which has lead to additional expenditure on repairs and maintenance of rail tracks inside the port area.</p> <p>Keeping the above into consideration, the Port has proposed to recover Rs. 5 crores to cover its repairs and maintenance cost.</p>	Year	Rs. In Lakhs	2007-08	91.28	2008-09	28.42	2009-10	218.35
Year	Rs. In Lakhs									
2007-08	91.28									
2008-09	28.42									
2009-10	218.35									
12	The estate income is estimated at Rs. 22.99 crores for the year 2009 – 10 and Rs. 22.96 crores for 2010-11. For 2011-12 and 2012-13 this income has been estimated at Rs. 23.42 crores per annum. Since the lease rental leviable per annum generally contains a built in escalation clause of 2 % per annum, KPT is requested to explain why for both the years of 2011-12 and 2012-13, the estate income has been maintained at a constant figure of Rs. 23.42 crores.	Estate Income for the year 2011-12 and 2012-13 is considered as Rs. 23.42 crores without providing escalation of 2% as lease period of some of the lessees will expire and there is possibility that the lease rent may not be recovered from them.								
13	The break up of the components included in "other miscellaneous income" under Finance and Miscellaneous Income for the years 2007-08 to 2012-13 may be furnished	The break-up of the components included in "other miscellaneous income" under Finance and Miscellaneous Income for the years 2007-08 to 2012-13 is furnished.								
F	<b><u>EXPENDITURE</u></b>									
1	The cargo handling expenditure for 2008 – 09 for Kandla Division was Rs. 3893.80 lakhs. The expenditure for 2009 – 10 has been estimated at Rs. 4266.65 lakhs, an increase of about 9.58 %. The reasons therefor may be analyzed and informed. The expenditure on this count for 2010 – 11 has been estimated at Rs. 4779.88 lakhs, an increase of 12.02 %. In fact, there is about 2.23 % decrease in the traffic estimated to be handled for the year 2010-11 at Kandla division over the previous year (From 32.32 MT to 31.60 MT). Having regard to this fact and also recognizing that as per clause 2.5.1. of the tariff guidelines the escalation in the expenditure projections should be with reference to the current movement of whole sale price Index for all commodities which is reported currently at 5.80%, the escalation in cost considered by the KPT	The expenditure considered for the years 2009-10 and 2010-11 is the figures of RBE 2009-10 and B.E 2010-11 respectively. The expenditure for 2009-10 and 2010-11 shows an increase of about 9.58% and 12.02% respectively mainly due to wage revision and increase in power and fuel cost. As per clause 2.5.1 of the tariff guidelines, the escalation in the expenditure projections for the year 2011-12 and 2012-13 has been considered at 5.8%.								

	beyond the stated level need to be justified particularly with reference to actuals of wage cost, fuel, stores and repairs and maintenance.																	
2	The expenditure on port and dock facilities for 2008 – 09 for Kandla Division was Rs. 12591.51 lakhs. The expenditure for 2009 – 10 has been estimated at Rs. 14676.97 lakhs, an increase of about 16.56 %. The reasons therefor may be analyzed.. The expenditure on this count for 2010 – 11 has been estimated at Rs. 15405.34 lakhs, an increase of 12.02 % over the previous year. The projections for the years 2011-12 and 2012-13 are Rs. 17218.15 lakhs and 18216.81 lakhs. For the reasons explained in sub-para 1 above, KPT is requested to carry out requisite corrections in the expenditure projections for all the three years of 2010-11 to 2012 -13 as stipulated under clause 2.5.1 of the guidelines.	The expenditure considered for the years 2009-10 and 2010-11 is the figures of RBE 2009-10 and B.E 2010-11 respectively. The expenditure for 2009-10 and 2010-11 shows an increase of about 16.56% and 12.02% respectively mainly because of wage revision and increase in power and fuel and dredging. The projection for the year 2011-12 also shows increase in expenditure by 11.76%. This is also due to huge increase estimated in dredging cost. Expenditure projections for the year 2012-13 has been considered as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines.																
3	The expenditure on railway activity for the year 2008 – 09 has been Rs. 28.42 lakhs. The expenditure for 2009 – 10 has been estimated at Rs. 199.19 lakhs, an increase of about 600 %. The reasons for a six fold increase may be analyzed and reported. The expenditure on this head for 2010 – 11 has been estimated at Rs. 51.55 lakhs. The projections for the years 2011-12 and 2012-13 are Rs. 54.54 lakhs and 57.70 lakhs. KPT is requested to carry out requisite corrections in the expenditure projections for all the three years of 2010-11 to 2012 -13 as stipulated under clause 2.5.1 of the guidelines.	<p>The actual expenditure on railway activity for the years 2008-09 is Rs. 28.42 lakhs. The expenditure for 2009-10 and 2010-11 has been estimated at Rs. 199.19 lakhs and Rs. 51.55 lakhs respectively as per the RBE and B.E. Expenditure for the 2011-12 and 2012-13 has been worked out as per clause 2.5.1 of the tariff guidelines. The details of expenditure considered for RBE 2009-10 and B.E 2010-11 is as under:</p> <p style="text-align: right;">Rs.in.Lakhs</p> <table><tr><th>Sr. No.</th><th>Name of Work</th><th>R.B.E 2009-10</th><th>B.E 2010-11</th></tr><tr><td>1</td><td>R &amp; M of railway track in cargo jetty area.</td><td>40.19</td><td>36.55</td></tr><tr><td>2</td><td>S/R to railway siding of track no. 10 in front of marine unloading godown</td><td>157.00</td><td>10.00</td></tr><tr><td>3</td><td>S/R to railway track inside cargo jetty area from 7 to 12 siding</td><td>2.00</td><td>5.00</td></tr></table>	Sr. No.	Name of Work	R.B.E 2009-10	B.E 2010-11	1	R & M of railway track in cargo jetty area.	40.19	36.55	2	S/R to railway siding of track no. 10 in front of marine unloading godown	157.00	10.00	3	S/R to railway track inside cargo jetty area from 7 to 12 siding	2.00	5.00
Sr. No.	Name of Work	R.B.E 2009-10	B.E 2010-11															
1	R & M of railway track in cargo jetty area.	40.19	36.55															
2	S/R to railway siding of track no. 10 in front of marine unloading godown	157.00	10.00															
3	S/R to railway track inside cargo jetty area from 7 to 12 siding	2.00	5.00															
4	The expenditure on estate activity for 2008 – 09 is reported at Rs. 2313.56 lakhs. There is an increase in expenditure of about 65.57 % during 2008 - 09 when compared to that of 2007 – 08. The expenditure projected on this head for 2009 – 10, 2010-11, 2011-12 and 2012-	The actual expenditure of estate activity for 2008-09 has been Rs. 2313.56 lakhs. The projection for the year 2009-10 and 2010-11 is as per the RBE & B.E. Projection of expenditure for the years 2011-12 and 2012-13 is as per clause 2.5.1 of the guidelines.																

	13 are Rs. 1856.73 lakhs, Rs. 2098.27 lakhs, 2219.97 lakhs and Rs. 2348.73 lakhs respectively. KPT is requested to carry out requisite corrections in the expenditure projection for all the years as stipulated under clause 2.5.1 of the guidelines.																	
5	The expenditure on estate activity for 2008 – 09 is reported at Rs. 2313.56 lakhs. There is an increase in expenditure of about 65.57 % during 2008 - 09 when compared to that of 2007 – 08. The expenditure projected on this head for 2009 – 10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are Rs. 1856.73 lakhs, Rs. 2098.27 lakhs, 2219.97 lakhs and Rs. 2348.73 lakhs respectively. KPT is requested to carry out requisite corrections in the expenditure projection for all the years as stipulated under clause 2.5.1 of the guidelines	The actual expenditure on management and general administration for 2008-09 is Rs. 5439.06 lakhs. The expenditure of Rs. 6671.93 lakhs for the year 2009-10 and Rs.6623.21 lakhs for the year 2010-11 is RBE 2009-10 and B.E 2010-11 respectively. It is true that there is an increase of about 22.67% in the year 2009-10. It is due to wage revision and increase in medical expenses due to introduction of a mew medical scheme to the pensioners. The projections for the years 2011-12 and 2012-13 are as per clause 2.5.1 of the guidelines.																
6	Kindly clarify whether the estimated expenditure on Pension and gratuity represents annual contributions to the Pension/Gratuity Fund based on actuarial valuation or the actual / estimated disbursements during the years. If it represents the annual contribution, please furnish a copy of the actuarial valuation.	Actuarial valuation is carried out every year and annual contribution is given to the respective pension and gratuity funds. Payment of pension & gratuity is released from these funds. Copy of the actuarial valuation in respect of Pension & Gratuity Fund for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is furnished.																
7	The BE of 2009-10 shows a provision of 50 lakhs towards special VRS. Please confirm that one-time expenses like arrears in wages/pension, VRS compensation, etc., are not included in the cost statement for tariff revision	It is confirmed that one time expenses like arrears in wages/pension, VRS compensation etc. are not included in the cost statement for tariff revision.																
8	The break up of the components included in "other miscellaneous expenditure" under Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2007-08 to 2012-13 may be furnished.	The break up of the components included in the other miscellaneous expenditure under finance and miscellaneous expenditure for the years 2007-08 to 2012-13 is furnished																
9	The basis of apportionment of the Finance and Miscellaneous Income, Finance and Miscellaneous expenditure and management and general overheads to the main activities/sub activities may be furnished. Also confirm whether it is in line with the general instructions given in form 5 A of the revised cost formats. If not, the reasons for variations may be explained.	It is confirmed that the general instructions given in Form-5 of the revised cost formats have been adhered to.																
10	Under the Miscellaneous expenditure, the Port has shown Rs. 610 lakhs and Rs. 2112 lakhs towards "grant in aid" vide RBE 2009 – 10. The nature of this expenditure may be explained.	<p>The grant in aid considered in RBE 2009-10 and B.E 2010-11 is as under:-</p> <table><tr><th colspan="4">Rs.in.Lakhs.</th></tr><tr><th>Sr. No.</th><th>Name of Work</th><th>R.B.E 2009-10</th><th>B.E 2010-11</th></tr><tr><td>1</td><td>Procurement of VTMS</td><td>400</td><td>2112</td></tr><tr><td>2</td><td>Setting up of National Maritime Complex</td><td>210</td><td>---</td></tr></table>	Rs.in.Lakhs.				Sr. No.	Name of Work	R.B.E 2009-10	B.E 2010-11	1	Procurement of VTMS	400	2112	2	Setting up of National Maritime Complex	210	---
Rs.in.Lakhs.																		
Sr. No.	Name of Work	R.B.E 2009-10	B.E 2010-11															
1	Procurement of VTMS	400	2112															
2	Setting up of National Maritime Complex	210	---															

11	As per RBE 2009 -10, Rs. 31 lakhs have been provided towards fringe benefit tax. Clause 2.9.1 of the tariff guidelines prohibits inclusion of fringe benefit tax as a pass through	It is confirmed that as per clause 2.9.1 of the tariff guidelines, fringe benefit tax has not been included in the cost statements for tariff revision.
G	<b><u>CAPITAL EMPLOYED</u></b>	
1	As per the cost statement furnished by the Port, during 2008 – 09 and 2009 – 10 it has added assets aggregating to Rs. 4714.41 lakhs and Rs. 5052.56 lakhs respectively. As per the annual accounts of the Port, the addition to the gross block during these two years stood at Rs. 4910.53 lakhs and Rs. 3572.75 lakhs. Kindly reconcile.	As per the cost statements furnished, during 2008-09 and 2009-10, port has added assets aggregating to Rs. 4714.41 lakhs and Rs. 5052.56 lakhs respectively at Kandla division whereas Annual Accounts of the Port shows the addition of the Gross Block of Port as a whole including Vadinar Division.
2	Port has proposed to add assets worth Rs. 3977.77 lakhs, Rs. 1819. 50 lakhs and Rs. 4194.07 lakhs during 2010-11, 2011-12 and 2012 – 13 respectively. Details of project/feasibility reports relied upon for taking such investment decisions along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. Please furnish the present status of execution of the proposed projects, which are included in capital employed for consideration.	Projects details have been submitted.
3	Reduction in unit operating costs, if any, additional traffic / business projection, improvement in operational efficiency on account of each of the proposed additions to the gross block vide clause 2.6.3 of the tariff guidelines may be indicated.	<p>Various projects like construction of berths, development of land, godowns, cranes, dredging of the channel etc. have been taken up. Thus measures are taken to improve the efficiency to deal with the situation and not vice versa i.e to increase the efficiency to attract cargo.</p> <p>Various measures other than addition of infrastructure have been taken by the Port like allowing weigh bridges, bagging plants and cargo handling equipments by private people for their own cargo, maximum utilization of storage place, easy movement of the cargo without obstructions, formulation of berthing and storage policies, night navigation etc.</p> <p>In view of above it will be difficult to quantify the operational efficiency achieved by each asset developed or each measure is taken.</p>
4	Kindly confirm that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.	It is confirmed that only those assets which have been fully commissioned and in use have been included in the net block and the assets which have been disposed off or decommissioned have been excluded from the Net Block.
5	Please confirm whether the depreciation has been computed as per clause 2.7.1. of the tariff guidelines i.e., on straight-line method following the life norms adopted as per the companies Act.	Yes, depreciation has been computed on straight line method based on the life of the assets. However, life norms has been adopted as fixed by Ministry of Shipping, RT&HW.

6	It is observed that while computing working capital, sundry debtors, stores inventory, and cash & bank balances have not been considered according to the limits specified in clause 2.9.9 of the tariff guidelines. Kindly recalculate the figures adhering to the limits specified in the guidelines.	Calculation of working capital as per TAMP guidelines and as per prescribe formats in Form 4-A has been done for the year 2008-09 and the working capital figures comes in the negative. Hence, the working capital is taken as NIL for assessment of capital base.
7	In Form 4 - A the gross block has been considered at Rs. 67311 lakhs. For this year a negative working capital of Rs. 11917 lakhs has been arrived at. Despite that the capital employed for 2008 - 09 has been reckoned at 68306.48 lakhs. For the years 2008 - 09 to 2012 - 13, the gross block has been considered at 68392 lakhs, 69078 lakhs, 67877 lakhs and 71385 lakhs. For all these years, though the working capital has been shown as nil, the capital employed has been reckoned at Rs. 70085 lakhs, 70720.30 lakhs, Rs. 69104.09 lakhs and Rs. 69711.64 lakhs. KPT is requested to rectify the obvious error cropped up in arriving at the working capital and capital employed. Port is advised to submit a revised Form 4 -A where the capital employed considered per year tally with the individual capital employed considered for the various activities and sub-activities.	The working capital is taken as NIL for assessment of capital base. Hence the calculation of capital employed as per Form 4-A is in order.
8	KPT has considered ROCE at 6.35 % on business related assets. The rate applicable for 2009 - 10 is 7.40 %.	TAMP vide its letters NO: TAMP/27/2005-Misc dated: 15 May 2007, 13 July, 2008 & 30 June , 2009 has informed that maximum ROCE is fixed at 16% for the tariff cases of the Major Port Trust and Private Terminals operating therein to be decided in the financial year 2007-08, 2008-09 and 2009-10 respectively. However, nothing has been mentioned about the rates to be considered as ROCE on business related assets. Accordingly, KPT has considered ROCE at 6.35% on business related assets as per TAMP's guidelines dated: 31 <sup>st</sup> March, 2005. The impact of considering 6.35% ROCE on Business Related Assets instead of 7.40% will be meager. Hence, no change has been made in the cost statements.
9	The basis of apportionment of capital employed i.e., net fixed assets and working capital amongst various activities and sub activities may be indicated.	Capital Employed includes net assets + working capital. Assets have been allocated to the relevant activity. Working capital is taken as NIL for assessment of capital base.
10	Assets handed over to BOT operators and in their control should not be included in the cost statements. Please confirm this position.	It is confirmed that assets handed over to BOT operators and in their control have not been included in the cost statements. However, though 11 and 12 cargo berths have been handed over to BOT operators, same have been included in the cost statements because vessel related charges are being collected by KPT.

11	KPT is requested to inform whether it has opened an escrow account and deposited the entire royalty/revenue share received so far in this account as prescribed in clause 2.8.3 of the tariff guidelines. The utilization details of the royalty amount received for creation of port infrastructure facilities may be furnished.	<del>An escrow account has been opened and the royalty/revenue share are being deposited in the escrow account and the amount of escrow account is being utilized on the scheme deepening of Sogal Channel from 12.8 meters to 13.5 meters draught. During the year 2008-09 Rs. 1310.02 Lakhs and during the year 2009-10 Rs. 950.00 Lakhs have been utilized on this scheme.</del>
12	At the last proceedings for general revision of the port tariff, the issue of rewording the conditionalities for recovery of cost of damage repairs and recovery of the cost of replacement, in tune with clause 2.14. of the guidelines arose. The port then informed that the issue of insurance of its assets is under consideration. KPT is requested to state how the matter stands.	The issue of insurance of assets is still under consideration
H	<b>SCALE OF RATES</b>	
1	KPT has formulated its proposal by considering a rate increase ranging between 50% and 300 % over the existing tariff. The additional services/facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike may be listed out.	<p>The projected average deficit for Kandla Division for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 amounts to Rs. 216 crores.</p> <p>Considering the surplus of about Rs. 58 crores from Vadinar, the additional revenue generation should be around Rs. 158 crores.</p> <p>Capital expenditure to the tune of Rs. 144.91 crores during last two years has been incurred and Rs. 150.43 crores is proposed to be incurred in next three years.</p> <p>Substantial expenditure towards dredging is envisaged.</p> <p>Due to wage revision salary &amp; wage cost will increase by 20% - 25%.</p> <p>Considering the above a rate increase ranging between 50% and 300% is proposed.</p>
2	KPT is requested to submit a draft Scale of Rates alongwith the conditionalities governing application of such charges.	Draft Scale of Rates is submitted.
3	Berth hire charges have been proposed to be increased by 90% stating that the port has strengthened the infrastructure of 1 to 6 berths and as also procured mobile harbour crane. The rationale of increasing the charges for all the berths by 90% may be justified. If the facilities at few berths have been improved, it will be in order to prescribe separate rates for such berths.	<p>As far as Kandla Port Trust is concerned all the berths are in straight line of 2 Kms (approx) and all berths are being used to handle all typed of cargo. Hence the berth hire charges have been made uniform for all berths in case of Kandla Port.</p> <p>All these berths can only be classified as crane berth and non-crane berth and such classification exists in the proposed scale of rates with a facility of rebate for non-crane berth. Since the present practice is accepted by the trade it is felt that the present practice may be continued.</p>
4	Clause 6.5.1. of the tariff guidelines stipulates differential berth hire charges for group of berths having comparable services/facilities with rebates for major components of services and facilities not	Kindly see reply to (3) above.

	provided. The Authority has already advised KPT to comply with these stipulations vide para 11 (xxviii) (a) of Order dated 15 May 2007. KPT is requested to confirm that in the draft SOR to be submitted this advise will be addressed to.	
5	Port has proposed to recover additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate, if vessels after completion of discharge or loading or ballasting do not call for the pilot for sailing within 4 hours after completion of discharge or loading or ballasting. The proposal appears to be to curb overstay of the vessels. The basis on which the penal provision of the levy of 5 times the normal rate has been arrived at may be explained. The revenue that will be generated in the next three years if such a penal clause is introduced may be worked out.	Section 115 of Major Port Trust Act, 1963 has a provision that says that "Penalty upto 10 times the amount of charges leviable can be imposed for evading the rates'. Based on this it is proposed that 5 times berth hire is a reasonable penalty to discourage overstay of vessels at berth at Kandla Port. No revenue is expected to be generated as this will only work as a deterrent.
6	Please confirm whether wharfage charges have been proposed based on the cost of handling and special care required to be taken while handling and storage of cargo as prescribed in clause 4.2.2. of the revised tariff guidelines	Wharfage charges have been proposed based on the cost of handling. However, with higher fixed cost and lower controllable cost, it is essential for the Port to adopt such a pricing policy that it will generate revenue for the port, sustain in the competition and fetch higher throughput. While considering cost factor, other factors such as what traffic can bear, advantage in handling a particular commodity, cargo mix to be handled in the future, likely competition from the nearby Ports, the necessary care required to be taken in handling of cargo are also taken into consideration while preparing the wharfage charges at Kandla Port.
7	Since KPT has not submitted a draft SOR, it is presumed that as stipulated in clause 4.2.2 of the tariff guidelines, the wharfage rate for all the items would be proposed based on weight or volume of cargo with reference to cost of handling the relevant cargo.	The current and proposed Scale of Rates in the prescribed proforma has been submitted.  The project materials, machinery including motor vehicles and auto components/electrical etc. are of varying size and shape and they are required to be handled carefully. Further, the project materials including machinery, CKD and SKD have no uniform/standard unit of measurement except in terms of value. Hence we have proposed to levy wharfage on them on ad valorem basis.
8	The Port has proposed to double the charges for supply of labour (from Rs. 15 to Rs. 30 per MT for foreign and Rs. 9 to Rs. 18 per MT for coastal cargo) vide Note 1 below wharfage charges. The proposal may be justified with cost details. The revenue that will be generated in the next three years, if such a clause is introduced, may please be worked out.	The rate of Rs. 15 for supply of labour is applicable since May/2002. Since then salary and wage cost has increased more than 2.5 times. To recover the cost, it has been proposed to double the charges.
9	KPT has proposed to levy pollution surcharge of Rs. 5 per ton on coal, ores, rock phosphate, sulphur, bentonite, clinker, gypsum and any other dry bulk cargo creating pollution. The proposal	Most of the bulk cargoes create pollution and hence the pollution surcharge which the Port has proposed seems justified. However, laying down too many parameters in this regard may not be practically feasible and workable.

	may be justified with cost details. The revenue that will be generated in the next three years if such a penal clause is introduced may please be worked out. The port has further proposed that the decision of the Chairman, KPT, as to whether a cargo causes pollution or not will be final. Instead of putting such a subjective clause, port is requested to consider laying down clear cut parameters to determine in a transparent manner the degree of pollution that could be caused by the different cargo groups and the measures in advance to be taken, both by the Port and the trade, to contain the pollution.							
10	Storage charges have been proposed to be increased by 300 %. The proposal may be justified with cost details. Kindly state whether any investment has been made by the Port for development of storage areas.	<p>KPT has proposed to increase warehousing charges by 300% and storage charges (open) by 100%. At the existing rate this activity shows an average deficit of 400.65%. Following investment has been made/ to be made by the Port for development of storage areas (covered):-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Name of the project</th><th>Cost (Rs. in Lakhs)</th><th>Present status</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Construction of bulk storage sheds in place of sulphur bins and in Plot A to E in the back up area of Berth No. 3</td><td>2604.00</td><td>Scheme completed in 05/2010</td></tr> </tbody> </table>	Name of the project	Cost (Rs. in Lakhs)	Present status	Construction of bulk storage sheds in place of sulphur bins and in Plot A to E in the back up area of Berth No. 3	2604.00	Scheme completed in 05/2010
Name of the project	Cost (Rs. in Lakhs)	Present status						
Construction of bulk storage sheds in place of sulphur bins and in Plot A to E in the back up area of Berth No. 3	2604.00	Scheme completed in 05/2010						
11	When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, port has proposed to consider the free period from the date of filing of export documents. The frequency of import cargoes getting converted into re-export cargoes may be stated. The revenue impact per annum of introduction of such a clause may be informed.	The incident of import cargo getting converted to export cargo is very rare. Therefore the impact on revenue while import cargo is converted to re-export is negligible.						
12	To recover the demurrage till the cargo is lying in the transit area, the Port has proposed to commence the free period for exports from the date on which the cargo is brought in the transit/port area and to recover demurrage till the entire export cargo is loaded and till the import cargo is taken out of the port or shifted to the rental floor. The port has further proposed to recover demurrage on the balance cargo lying in the transit area, if any part loading / delivery has taken place. The existing method of recovery of demurrage and grant of free period may please be elaborated. The reason for proposing such a clause may be elaborated. The revenue impact per annum of introduction of such a clause may be worked out and informed.	The existing practice for recovery of demurrage and grant of free period is the same as what is proposed. The reason for proposing this clause is only to bring in more clarity and transparency.						

13	Although the Port has stated that it is for administrative convenience, it is not clear why port intends to introduce a condition to the effect that "the cargo is shifted from transit terms to the rental terms only when physical shifting of cargo is carried out". Kindly elucidate. The revenue impact per annum of introduction of such a clause may please be informed.	The present procedure is the same as proposed. The proposal is to bring in more clarity and transparency
14	Although the Port has stated that it is for administrative convenience, it is not clear why port intends to introduce a note to the effect that "in case of cargo shifting from transit to rental or vice versa, such cargo shall not be eligible for free period otherwise provided for cargo stored on transit terms". The existing method of recovery of demurrage and grant of free period may please be elaborated. The per annum revenue impact of introduction of such a clause may please be worked out and communicated.	<p>The Port allows shifting of cargo from transit to rental terms so as to enable the Port User to avoid financial burden in case of unavoidable delays for cargoes lying inside the Port. However, the port does not intend to allow shifting of cargo from rental area to transit, the word 'vice versa' has been inadvertently mentioned.</p> <p>Further, Port also proposed to allow free period in case of cargo shifted from transit to rental areas. In fact, the above note is only for transparency and clear procedure and there will be no revenue impact of the above as we are not introducing any new term/scale.</p> <p>In view of above, it is proposed to introduce a note to the effect that "in case of cargo shifting from transit to rental terms, such cargo shall be eligible for free period and after payment of demurrage till the date of shifting, cargo will be allowed to shift from transit to rental subject to availability of rental space inside the Port area".</p>
15	As per the cost statement furnished by KPT the dry docking activity all along shows heavy deficit. The steps, if any taken/proposed to be taken by KPT to reverse the situation may be explained.	The salary and running and maintenance cost are increasing day by day due to inflation. The dry dock hire charges are not increased to that extent. Accordingly, to recover the cost penalty/additional charges has been suggested.
16	In the existing arrangement, the hirer should do the cleaning of the dry dock at his cost except for the first day. Port has proposed to recover Rs. 5000 per day in case cleaning is not done by the hirer. The basis on which the rate of Rs. 5000 per day has been arrived at may please be explained with cost details. The per annum revenue impact of introduction of such a clause may be made known.	As per existing arrangement of SOR, the hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day. It is experienced that, the hirer does not do cleaning as there is no clause in the SOR to initiate action against non-compliance. To keep the dry dock clean and safe guard from fire hazardous etc., the port employees have to be deputed. If the proposed recovery of Rs. 5000/- is approved, and if the hirer does not clean the dock, the port can get the cleaning work done with available man power or by engaging private labour without any financial burden to the port. There will not be much a revenue impact by introduction of such clause, as it is only chargeable subject to non-compliance of existing arrangements. The rate has been arrived at based on the labour cost of three workers @ of Rs. 1550 per day rounded of to Rs.5000.
17	KPT has proposed to increase the crane hire charges from Rs. 500/- per hour to Rs. 2000 per hour. The basis on which the rate of Rs. 2000/- per hour has been arrived at may please be explained with cost details. The revenue impact of introduction of such a clause may please	For the proposed increase in crane hire charges from Rs. 500/- to Rs. 2000/- per hour, a rate analysis is furnished. The increase in rate is proposed due to increase in wages and increase in electricity charges etc. The incremental income per year based on the proposed increase will be Rs. 97,750/- (approx.)

	be worked out for the next three years	
18	<p>In the existing arrangement, when more than one vessel is docked and also undocked together, the hire charges of the dock shall be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels. The Port has proposed to omit this concession stating that the hire charges are being recovered as per length occupied by the respective vessels irrespective of docking / undocking together. Port has also stated that in the SOR hire charges is prescribed as per length of vessels to be dry docked. The number of occasions during the last three years more than one vessel is docked and undocked together may please be furnished. When such a concession is provided in the SOR, why the port has not extended the benefit to the trade may be clarified. The revenue impact of removal of the existing concessional clause may be worked out and intimated to this Authority.</p>	<p>During the last three years there were 4 occasions when more than one vessel docked and undocked together. The sharing of hire charges on the basis of displacement is not possible as the hire charges are given in SOR as per length of the vessel. Therefore, omitting existing clause as proposed shall not attract any additional income to the port or benefit to the trade. Only the clarity in our condition can be achieved.</p>
19	<p>KPT has proposed to increase the levy of charges prescribed under Note No. 9 of the dry docking schedule by 333 %. The reasons adduced therefor are the increase in pay and allowances, increase in the rate of overtime of employees and the increase in the electricity charges. The proposal may be justified with cost details. The revenue impact of introduction of such a clause may be worked out.</p>	<p>Note no. 9 of SOR imposes an additional charge of 30% of rate prescribed in the dry docking schedule when docking and undocking operations are carried out on Sunday and Holiday.</p> <p>Rarely dry docking operation's are carried out on Sunday or holidays. The employee's are paid 1 ½ wages during Sunday or Holidays while on dry docking operation. Additional charge on 30% of rate prescribed is very small comparing to salary &amp; wages paid on Sundays and Holidays. At Mumbai Port Trust, separate docking and undocking charges are levied apart from dry dock hire charges. At KPT, 1<sup>st</sup> days hire charges is inclusive of docking and undocking charges.</p>
20	<p>Port has proposed to increase the levy of charges prescribed under Note No. 10 of the Dry docking schedule by 100 %. The reasons adduced therefor by the port are the increase in pay and allowances, increase in rate of overtime of employees and the increase in the electricity charges. The proposal may be justified with cost details. The revenue impact of introduction of such a clause may be worked out.</p>	<p>As per Note No. (10) – 50% of prescribed charges in the dry docking schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operation is cancelled by the hirer. These charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock in charge not later than 1400 hours on the day previous fixed for operations.</p> <p>The arrangement of keel blocks as per the dimension of the vessel, engagement of skilled and unskilled manpower, power consumed in sinking and de-sinking operation, stand by Tug for dry docking operation are the cost involved in the prior to dry docking schedule.</p> <p>Cancellation without prior notice will result in revenue loss to the port.</p>

		Main aim is to curb the practice of late submission of cancellation application by port users.
21	<p>The Port has proposed to introduce a clause to levy a penalty of additional charges equivalent to thrice the charges applicable to the first day of docking, if the vessel dry docked is not in a position to vacate it for accommodating emergency docking of the port vessels. The reason adduced therefor is to curb the practice of overstaying of private craft beyond their stipulated period. It is not understood why private craft would resort to overstay at the dry dock beyond their requirements. The number of occasions during the last three years, the port had experienced difficulties in emergency docking of its vessel in its dry dock due to overstaying of the other craft may please be communicated. The revenue impact per annum of introduction of such a clause may be worked out and intimated to this Authority.</p>	<p>Nearly 22 instances are observed during the calendar years 2008, 2009 and 2010 when the private port users overstayed.</p> <p>The main aim of imposing of such a penalty is to curb the practice of overstaying of private craft beyond their required period approved by Competent Authority. Such penalty clause will make impact on port users/owner of the vessel to adjust the stipulated time period required for dry docking and disclose the same in the application for dry dock. The docking operation and available slot can be arranged in resourceful manner as per the requirement of the port craft along with private port users'.</p> <p>The main aim is that vessels requiring same period of dry docking can be docked together to avoid unnecessary frequent docking/undocking operation.</p> <p>No revenue is expected to be generated as this will only work as a deterrent</p>
22	Port has proposed to levy additional charges ranging from 100% to 300% of the charges applicable to the first day of dry docking in case of overstay of vessels, even if port vessels do not require dry docking. The Port has not adduced any reasons for introducing such a clause. The revenue impact of introduction of such a clause may be worked out and communicated.	Please refer to para (21) above
23	In the covering letter, port has proposed that the rates of Kandla Division will be applicable to Tuna Port. (The income, cost and capital employed details of the Tuna Port have not been furnished by KPT). The rationale therefor may be justified when this Authority follows a cost plus return on capital employed approach for fixing the tariff for the various services rendered by the Ports.	So far Tuna Port has no full fledged facility to handle cargo. In the recent past investment to the tune of Rs. 85.00 crores has been made to build a concrete jetty, back up area and connecting road to Tuna. All these facilities are part of Kandla Port. Income and operating costs have been merged into cargo handling facility of the port. Since there is no separate rate fixed for Tuna the prevailing rate of Kandla Division will be applicable to Tuna division as well.
I.	<b>MISCELLANEOUS</b>	
1	The action taken by KPT with reference to clause 7 (Regulation of charges by other authorised service providers) of the tariff guidelines may be explained.	Clause 7 of the revised guidelines is strictly followed by Kandla Port Trust.

6. A Joint hearing was held on 29 July 2010 at Kandla Port. The KPT and the concerned users made their submissions.

7. KPT under letter dated 30 August 2010 submitted revised cost statements with reference to the actuals of 2009 – 10. The summary of the revised cost statements as furnished by KPT is summarized and tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income				Net surplus/ (deficit)				Net surplus/ (deficit) as a percentage of operating income			Average net surplus/ (deficit)
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	Port as a whole	372.92	377.63	386.46	1137.01	-141.49	-167.00	-179.50	-487.99	-37.94	-44.22	-46.45	-42.87
2	Vadinar Division	107.17	107.17	107.17	321.51	70.44	66.37	68.84	205.65	65.72	61.92	64.24	63.96
3	Kandla Division	265.74	270.45	279.29	815.48	-211.95	-234.44	-249.41	-695.80	-79.76	-86.68	-89.30	-85.25
4	- Cargo	114.56	118.07	120.15	352.78	-40.59	-43.03	-52.27	-135.89	-35.43	-36.44	-43.50	-37.91
5	Port & Dock	128.21	128.96	135.72	392.89	-158.52	-177.24	-181.77	-517.53	-123.64	-137.44	-133.93	-131.67
6	Estate	22.96	23.42	23.42	69.80	-9.08	-9.82	-11.10	-30.00	-39.53	-41.91	-47.40	-42.95
7	Railways	0.00	0.00	0.00	0.00	-3.77	-4.35	-4.27	-12.39	0.00	0.00	0.00	0.00

8. Under letters dated 3 August and 8 September 2010, KPT was requested to comply with the decisions taken at the joint hearing. Details called for and the replies furnished by the port in its letters dated 30 August and 4 October 2010 are as under:-

S.No.	Queries raised by TAMP	Reply furnished by KPT
1	As decided at the joint hearing, KPT is advised to update the cost statements with reference to 2009-10 actuals and review the estimates for the next three years accordingly.	Cost statements have been updated considering the actuals of 2009-10.
2	KPT is required to ensure that capital expenses incurred on PPP projects are excluded as they are to be accounted against the upfront payment received. Port is requested to furnish the details of such expenditure and explain the treatment given to them in the cost statement	Kandla Port Trust has constructed berth Nos. 11 & 12 and then given them for Container Terminal which is a BOT project. Hence capital expenditure incurred on these berths are considered for the purpose of ROCE as the vessel related charges are being collected by the Kandla Port Trust.
3	At the joint hearing all the users were almost unanimous in voicing their objections about the underutilisation of the private container terminal and high dredging cost which benefits only a few berths. KPT is requested to furnish a detailed note on the alleged disproportionate allocation of dredging cost alongwith its comments on allocation of revenue share from BOT operation of container terminal to the vessel related activity to protect other vessels from the cost of under utilisation of the container berths.	Even though dredging is carried out to maintain a draught of 12.5 mtr and as the users have pointed out that only the berths which have the draught of 12 and 12.5 mtrs. are cargo berth Nos. 7 to 12, it is not the case of under utilization of available draughts. All vessels are brought in with respect to the availability of requisite tidal height at Kandla Port. The draught of 12.5 mtr., if available is at the peak height of tide, and the depths maintained in the channel are in relation to the draught of 12.5 mtr at the peak height of tide. At all other times, the depths maintained in the channel benefit the vessels with lesser draught which can now be handled in a larger window period. If the depths maintained in the channel are lower the window period for even 10 mtr. draught vessels or above will become restricted and then only a limited number of vessels can be brought in at all times. As such, higher draughts do not only benefit the high draught vessels but also benefit

		<p>the lower draught vessels which can sail in or sail out of the port at practically all times.</p> <p>With reference to Berths Nos. 11 and 12, the underutilization claimed is due to the vessels being at berths under the operation of the container terminal operator and as per the agreement, Kandla port does not have control over the utilization of these berths and cannot use them for other cargoes.</p> <p>Revenue share from BOT operation of container terminal is not considered in cost statements. However, vessel related income earned from these berths has been included in the Cost Statement.</p>
4	<p>The logic of proposing to apply Kandla rates at Tuna may be elaborated as the facilities and performance at these places are not comparable.</p>	<p>Till last revision Kandla port had separate rate for Tuna port, as there was no development taken place in the Tuna port and a simple earthen bun having some mooring facilities were available in Tuna to handle country crafts, mostly carrying the livestock as cargo to the Middle-East. In the recent past, the Kandla Port has developed the facilities at Tuna with an investment of Rs. 5.70 crores to match with the requirement of the trade to handle the cargo through barges.</p> <p>The port has also envisaged to invest further Rs.1074 Crores as under:</p> <p>Barge Handling (As per block estimate)</p> <p>a) Extension of barge jetty Rs.2.00 crores.</p> <p>b) Development of land and fencing Rs.3.00 Crores</p> <p>c) Dredging of Tuna Channel Rs. 9.00 crores.</p> <p>d) Dry bulk Terminal (PPP basis) Rs.1060.00 Crores Rs. 818.16 Cr. (PPP) plus Rs. 241.84 Cr. (IR)</p> <p>As the investments made being made in the Tuna Port are akin to the investments made in Kandla Port, the Port has proposed to apply the Kandla rates to Tuna Port also.</p>
5	<p>Dry dock primarily caters to port craft. The cost statement contains revenue from private crafts but expenses incurred on all crafts which utilised the dry dock, with the predominant user being port crafts. Break up of expenses for port and non port craft should be furnished.</p>	<p>It is true that the dry dock facility is exclusively for port vessels but for gainful utilization of spare slot available at the dry dock, the dry dock facility is provided to private agencies. As per actual 2009-10 figures, utilization of dry dock by port vessels is 24% and private vessels is 76%.</p>
6	<p>The port should list out the efficiency in operation expected to be achieved and improvement in quality of service</p>	<p>Looking to the huge traffic expected to be generated at this Port during next few years, various projects like strengthening of berths,</p>

	anticipated in the next three years. Measures taken / to be taken to bring down unit cost of handling of cargo should be explained with supporting figures and analysis.	development of land, godowns, cranes, dredging of the channel, etc. have been taken to improve the efficiency.  Various measures other than addition of infrastructure have also been taken like allowing weigh bridges, installation of bagging plant and cargo handling equipment by users for their own cargo, maximum utilization of storage place, easy movement of cargo, formation of berthing and storage policies, night navigation etc.										
7	Please furnish cost based justification for the proposed new railway charge of Rs.5/- per tonne. In this regard, additional railway facilities to be provided in the next three years and improvement in railway operations expected to be achieved may also be furnished	<p>R &amp; M cost is being incurred on railway activity where huge capital investment has been made. Since no charges are being recovered from the users, port proposes to recover Rs. 5.00 per ton from the cargo to be handled through railway.</p> <p>Additional railway facilities to be provided in the next three years are as under:-</p> <table><thead><tr><th>Name of Scheme</th><th>Estimated Cost (Rs. In Crores)</th></tr></thead><tbody><tr><td colspan="2">-----</td></tr><tr><td>Extension of road and Railway network in the Rear of back up area at Berth No. 11 to 16 at Kandla</td><td>Rs.17.39</td></tr><tr><td>Gandhidham Kandla gauge Conversion</td><td>Rs.25.00</td></tr><tr><td>Railway line from Gandhidham To Tuna Tekra</td><td>Rs.42.50</td></tr></tbody></table>	Name of Scheme	Estimated Cost (Rs. In Crores)	-----		Extension of road and Railway network in the Rear of back up area at Berth No. 11 to 16 at Kandla	Rs.17.39	Gandhidham Kandla gauge Conversion	Rs.25.00	Railway line from Gandhidham To Tuna Tekra	Rs.42.50
Name of Scheme	Estimated Cost (Rs. In Crores)											
-----												
Extension of road and Railway network in the Rear of back up area at Berth No. 11 to 16 at Kandla	Rs.17.39											
Gandhidham Kandla gauge Conversion	Rs.25.00											
Railway line from Gandhidham To Tuna Tekra	Rs.42.50											
8	Many of the users pointed out the need to review and rationalise the existing conditionalities in the Scale of Rates. KPT agreed to hold a meeting with all concerned users and suggest necessary changes in the conditionalities. While furnishing its report, the port is advised to clearly bring out the agreed and disagreed points alongwith reasons for disagreement.	A meeting with all concerned users was held on 17 August 2010. The Gist of discussions held is submitted.										
9	Many of the details contained in KPT's letter dated 3 August 2010 differs from the details received under KPT's earlier letter dated 18 December 2009. While the changes in the figures for the year 2009-10 may be due to updating, the reasons for revision of wharfage and the demurrage / storage income from iron ore, coal, POL, fertilisers etc for the years 2007-08 and 2008-09 are not clear. Due to the variations in income figures for different cargo groups, the total cargo handling income for 2007-08 and 2008-09 shown differs. KPT is requested to	Wharfage income of POL has been changed as wharfage income from IFFCO jetty amounting to Rs. 797.03 lakhs and Rs. 618.37 lakhs for the year 2007-08 & 2008-09 respectively have been deducted being captive user jetty. Hence the wharfage income of POL differs from the earlier figures sent vide letter dated 07.12.2009.										

	confirm the figures pertaining to the years 2007-08, 2008-09 and revise the cost statement with the correct figures.	
10	In Form 3-A pertaining to the consolidated income and cost statements for both Kandla and the Port as a whole (Kandla + Vadinar), the traffic figures have not been shown. KPT is requested to comply.	The revised traffic figures considering actual traffic of 2009-10 is furnished.
11	The expenditure on cargo handling activity and port and dock activity for 2010-11 has been projected at 15% above that of the actual expenditure of 2009-10. Since the expenditure projection should be with reference to the current movement of wholesale price index, which is at 3.76 %, the escalation in cost considered by KPT beyond the stated level needs to be justified. The expenditure projection for the next two years should also be justified for seeking an escalation beyond the levels permitted by the tariff guidelines	The expenditure considered for the year 2010-11 is of B.E 2010-11 figures. The proposal for revision has been submitted to TAMP in December 2009. Considering the wholesale price index applicable for the year 2009-10, 5.8% escalation is given for the years 2011-12 & 2012-13 . However, as the dredging cost, maintenance cost and power cost is expected to be incurred more, same have been escalated by more than 5.8% in the year 2011-12 whereas cost of 2012-13 has been calculated by giving 5.8% escalation on the cost of 2011-12 as per tariff guidelines.
12	KPT is requested to furnish an analysis of variations of actual physical and financial performance of the port as a whole with reference to the projections relied upon at the time of deciding the rates presently prevailing both at Kandla and Vadinar duly explaining the reasons for such variations.	An Analysis of variations of actual physical and financial performance of the port as a whole with reference to the projections relied upon at the time of deciding the rates presently prevailing for the year 2007-08, 2008-09 and 2009-10 is furnished

9. Subsequent to the joint hearing, the Kandla Custom House Agents' Association, Kandla Port Steamship Agents' Association and Kandla Port Stevedores' Association vide letters dated 29 July, 29 July and 2 August 2010 respectively furnished their further comments on the proposal of KPT. The Port furnished its remarks thereon. The comments of the users and the remarks offered by the port

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). KPT has revised the cost statements at different periods of time vide its letters dated 18 December 2009, 29 June 2010, 27 July 2010 and 30 August 2010. The analysis has been carried out based on the updated cost statements received under the port's latest letter dated 30 August 2010 and the clarifications furnished during the processing of this case.
- (ii). The existing SOR of KPT was approved in May 2007 based on the estimated cost position for the years 2007-08, 2008-09 and 2009-10. Clause 2.13 of the tariff guidelines mandates a review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. The analysis with

reference to the past period relating to the years 2007 – 08 to 2009 – 10 is discussed below:-

- (a). The actual aggregate traffic stood at 216.64 MMT as against the estimated traffic of 171.10 MMT during the years 2007-08 to 2009-10. At an officer level meeting held on 22 November 2010, KPT informed that the traffic of 216.64 MMT included the throughput handled by ESSAR at their SBM which aggregated 55.83 MMT during the corresponding period. The operation at Vadinar SBM by ESSAR was not brought out by KPT in the last revision. The aggregate traffic of 216.64 MMT, which includes the traffic handled by ESSAR at Vadinar shows an increase of 26.61 % when compared with the estimates.
  - (b). The aggregate operating income amounted to Rs. 1085.71 crores (which includes Rs. 21.02 crores collected as wharfage from IIFCO jetty and Rs. 73.01 crores collected as wharfage from ESSAR) as against the estimate of Rs. 991.66 crores, an increase of 9.48 %. While carrying out this comparison, the estimated vessel related income of Kandla Division has been increased by 15% in case of port dues, pilotage, supply of water and others and by 50% in case of berth hire with effect from 11 July 2007 to reflect the tariff increase granted in the last general revision.
  - (c). The aggregate operating expenditure including depreciation and other overheads amounted to Rs. 845.03 crores as against the estimate of Rs. 656.87 crores, an increase of 28.63 %. The increase according to KPT is due to increase in salary and wages and increase in dredging expenditure.
  - (d). The operating surplus aggregates to Rs. 240.67 crores as against the estimate of Rs. 334.77 crores, a decrease of 28.11 %.
  - (e). The aggregate capital employed has been Rs. 2133.87 crores as against the estimated capital employed of Rs. 2518.91 crores. The port has attributed the reasons therefor as dropping of its plans to procure five ELL wharf cranes and to construct two cargo berths as it has been decided to execute for these projects through PPP.
  - (f). The aggregate net deficit amounted to Rs. 138.59 crores during 2007-08 to 2009-10 as against the adjusted estimated net deficit of Rs. 88.08 crores.
  - (g). A statement showing the analysis for the years 2007 – 08 to 2009 – 10 is attached as **ANNEX - I**. Since the Port has not earned any surplus the issue of adjustment of any surplus of past period does not arise.
- (iii). (a). In its proposal dated 18 December 2009, KPT had estimated the traffic to be handled in 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 at 77.90 MMT, 79.20 MMT, 83.70 MMT and 83.70 MMT. This was subsequently amended by the port to 79.50 MMT, 78.00 MMT, 87.40 MMT and 88.45 MT respectively. The revised cargo-wise and location-wise traffic projection reported by the port for the purpose of tariff fixation is as under:

Details of location	In lakh tonnes			
	2009-10 Actual	2010-11 Estimate	2011-12 Estimate	2012-13 Estimate
<b><u>KANDLA - LIQUID CARGO</u></b>				
IMPORT	80.93	67.85	72.61	72.90
EXPORT	26.72	22.15	25.99	26.30
<b><u>KANDLA - DRY CARGO</u></b>				
IMPORT	171.83	173.05	177.10	181.10
EXPORT	74.02	85.95	91.30	97.20
<b>VADINAR</b>	439.03	429.00	507.00	507.00
TRANSSHIPMENT	2.42	2.00		
<b>TOTAL</b>	795.00	780.00	874.00	884.50

- (b). Compared to the actual traffic of 79.50 MT in 2009-10, the projection for 2010-11 at 78.00 MT is less by about 2 %. The projection for 2011-12 is kept at 87.40 MT i.e., up by 12.05% over 2010-11. The projection for 2012-13 has been kept at 88.45 MT i.e. up by 1.2 % above that of 2011-12.
- (c). The total liquid cargo (import and export) to be handled at Kandla in 2010-11 has been projected on a lower side (9.00 MT) though 10.76 MT of this cargo was handled in 2009 - 10. However, KPT has projected higher handling of this cargo in the subsequent two years of 2011 - 12 and 2012 - 13 viz. an increase of 9.55 % and 1.22 % over the respective previous years.
- (d). The aggregate dry cargo (import and export) to be handled in 2010-11, 2011-12 and 2012-13 at Kandla division has been projected higher at 5.34%, 3.63 % and 3.68 % over the respective previous years.
- (e). The projection for 2010-11 for Vadinar Division has been made by KPT with a marginal decrease of 2.28% over that of 2009-10. For 2011-12 and 2012-2013 the projection is more by 18.18% in comparison to the projection made for 2010-11. The port has not explained the reasons for the drop in the throughput at Vadinar during 2010-11. It is ascertained from the statistics maintained by IPA that during April - November 2010 Kandla Port has handled a throughput of 54.13 MMT of cargo. At this rate, it can be reasonably concluded that the port will handle a throughput of 82 MMT during 2010-11 as against the projection of 78 MMT made by KPT. The throughput of Vadinar has been considered at 46.90 MMT as against 42.90 MMT as projected by the port.
- (f). On a specific query from this Authority as to why liquid cargo projections are kept low compared to the actual throughput of 2009-10, the port has informed that there was unprecedented import of liquid cargo during 2009-10 due to reduction in import duties on certain commodities. According to the Port, the projections for 2010 - 11 to 2012 - 13 have been made on a conservative basis.
- (g). The traffic projections furnished by KPT in the cost statements for 2010-11 to 2012-2013 are relied upon, except the change as stated at sub-para (e) above. The revised cargo wise and location wise traffic projection considered in the analysis is shown below:-

Details of location	In lakh tonnes			
	2009-10 Actual	2010-11 Estimate	2011-12 Estimate	2012-13 Estimate
<b>KANDLA - LIQUID CARGO</b>				
IMPORT	80.93	67.85	72.61	72.90
EXPORT	26.72	22.15	25.99	26.30
<b>KANDLA - DRY CARGO</b>				
IMPORT	171.83	173.05	177.10	181.10
EXPORT	74.02	85.95	91.30	97.20
<b>VADINAR</b>	439.03	469.00	507.00	507.00
TRANSSHIPMENT	2.42	2.00		
<b>TOTAL</b>	<b>795.00</b>	<b>820.00</b>	<b>874.00</b>	<b>884.50</b>

It is noteworthy that none of the users consulted in this proceeding has expressed any reservation on the traffic estimates. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to the KPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review of tariff in line with the tariff guidelines.

- (iv). (a). KPT has informed that excluding the BOT income and the income from cargo handling division, the operating income of the port as a whole for 2009-10 amounted to Rs. 342.51 crore. The operating income projected for subsequent years of 2010-11, 2011-12 and 2012 - 13 is at Rs. 372.91 cr., Rs. 377.62 crores and 386.46 crores respectively. At the discussion held with the officers of KPT, it transpired that though the port has included the wharfage income from IFFCO, it has not included in its cost statements the estimated wharfage income it has received on the throughput handled by ESSAR at Vadinar. On 25 November, 2010 KPT informally stated that the estimated wharfage income from ESSAR for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 would be Rs 26.19 crore, Rs. 38.29 crore and Rs. 38.29 crore respectively. As already stated in sub-para (iii) (e) above, the throughput at Vadinar for 2010-11 has been considered at 46.90 MMT as against 42.90 MMT projected by the port. The estimated wharfage income of Vadinar Division thus has been considered at Rs. 58.25 crores for 2010-11 and at Rs. 63.49 crores each for 2011-12 and 2012-13 as against Rs. 25.20 crores per annum considered for all the three years by the port.
- (b). KPT vide letter dated 29 November 2010 has conveyed its reservation about inclusion of the income generated from the facilities provided by ESSAR and IFFCO. According to the port these facilities are created after entering into agreements with the parties and hence such income should be treated on par with royalty from private operators and should be kept out of the purview of calculating financial implications at the time of the general rate revision. As per the Agreement dated 8 October 1997, ESSAR will pay to the port wharfage charges of Rs.18 per tonne against the then notified charge of Rs.35 per tonne. As far as IFFCO is concerned it will pay full wharfage as per KPT's Scale of Rates in vogue as per the Agreement dated 8 November 1996. Since the income received by the port from ESSAR and IFFCO is in the form of wharfage and this income has been accounted as wharfage in the books of accounts of Kandla Port Trust, the request of the port to exclude it from the rate analysis cannot be accepted. It has to be recognized that both

IFFCO and ESSAR are not persons authorized under Section 42 with the prior approval of the Government but users of the port facility. Similar income received by other ports like Paradip Port Trust and New Mangalore Port Trust from bilateral contracts has been considered as revenue while carrying out the general rate revision of those ports and hence no exception can be made in the case of Kandla port trust.

- (c). The operating income from cargo handling amounted to Rs. 118.41 crores during 2009-10. The operating income for 2010-11 to 2012-13 has been estimated by KPT at Rs.139.76 crores, 143.27 crores and Rs. 145.34 crores respectively. For the reasons elaborated in sub-para (iv) (a) above (i.e. considering the operating income of Vadinar at Rs. 58.25 crores for 2010-11 and Rs. 63.49 crores each for 2011-12 and 2012-13 as against Rs. 25.20 crores considered by KPT) the estimated operating income has been increased by Rs.33.05 crore, Rs.38.29 crore and Rs. 38.29 crore respectively for the years 2010-11 to 2012-13. Further, Rs. 8.85 crore per annum, being 50% of the royalty estimated to be received from the existing BOT operators has been considered as revenue during 2010-11 to 2012-13 as detailed in a subsequent sub-para xii (c). To sum up the estimated operating income has been reckoned at Rs. 181.36 crores, Rs. 190.11 crores and Rs. 192.18 crores respectively.
- (d). For 2010-11 to 2012-13, the operating income from the port and dock activity has been estimated by KPT at Rs. 208.21 crores, Rs. 208.96 crores and Rs. 215.72 crores respectively which includes the vessel related income of Vadinar at Rs. 80.01 crore per annum for all the three years. The port has maintained the same level of income at Vadinar for all the three years though the traffic thereat has been projected at 42.90 MMT, 50.70 MMT and 50.70 MMT respectively for the three years. In tandem with the change in the estimated traffic to be handled at Vadinar vide sub-paras (iii) (e) and (g) above, the income from the port and dock activity of that division for the years 2010-11 to 2012-13 has been reckoned at Rs. 87.47 crore, Rs. 94.55 crore and Rs.94.55 crore respectively. Further, for the tariff fixing exercise, the operating income for 2010-11 to 2012-13 is adjusted towards foreign exchange variation as discussed at sub-para (e) below.
- (e). In its income estimates, KPT has considered the exchange rate of 1 US\$ = Rs.48.00 for the year 2010-11 and 1 US\$ = 46.13 for the years 2011-12 and 2012-13. The exchange rate at the time of finalizing this analysis is around 1 U.S. \$ =Rs.45.11. As per Clause 2.5.1. of the tariff guidelines income projections should take into account effect of foreign exchange fluctuations of income from dollar denominated tariff items. Port has indicated that during 2009-10 about 88% of the income from port and dock activity is generated from dollar denominated tariff items (rates for foreign going vessels) and the balance from coastal vessels. Based on this ratio, the vessel related income for the first eight months (April – November) of 2010 – 11 is adjusted considering the average exchange rate of Rs. 45.33 per US Dollar. The vessel related income for the future period commencing from December 2010 till March 2013 is adjusted considering the exchange rate of Rs. 45.11 per US \$ prevailing at the time of analysis of this case. Although storage fees on cargo containers is also dollar denominated, no moderation in this regard is carried out since KPT has not projected any container storage income for these years due to the privatization of the container handling activity.

With the above changes, the income from vessel related activities for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at Rs. 204.84 crores, Rs. 219.16 crores and Rs. 225.79 crores as against the estimates of KPT at Rs. 208.22 crores, 208.96 crores and Rs. 215.73 crores respectively.

- (f). The guidelines do not permit restatement of coastal rates with reference to prevailing exchange rate at the time of each general revision of Scale of Rates. At the last rate revision approved in May 2007 the exchange rate considered was 1 U.S. \$ = Rs. 41.20. The exchange rate presently prevailing is 1 U.S. \$ = Rs. 45.11. The existing rates of coastal vessels / containers will undergo revision to the extent of general increase in tariff, if any, decided in the respective tariff category.
- (g). The operating income from the activity relating to rentable land and building has been estimated by the port in the cost statements at Rs. 24.93 cr., Rs.25.39 cr. and Rs.25.39 cr respectively, for the three years 2010-11 to 2012-13. Compared to the actual income of Rs 17.17 cr. for 2009-10, the income estimate for the above three years is on the higher side. On a specific query made, the port has informed that the increase in estimated income is due to the expected premium on the land auctioned and awaiting CRZ clearance.

Lease rentals receivable from the existing BOT projects have been recognized as revenue and have been included under the head income from the estate rental in this analysis.

The income from estate rentals are considered in this proposal only to ascertain the overall financial / cost position of the port and to see whether the surplus, if any, arising from this activity could be utilized to cross subsidize other deficit making activities, as provided in clause 2.11.5 of the tariff policy guidelines. KPT has submitted a separate proposal for revising the estate rentals of Kandla Port Land. This revision is expected to generate, as per KPT's own estimate, additional revenue of Rs. 35.95 crores per annum. Utilization of this surplus to meet the deficit in the cargo handling activity of Kandla Division has been discussed in a subsequent para xvi (b).

- (v). KPT has projected the F&M income for 2010-11 to 2012-13 at Rs. 8.54 crores, 9.21 crores and Rs.9.70 crores respectively. While arriving at the figures, KPT has excluded the income related to previous years (the break-up of which has not been furnished by the port), interest on reserve funds, interest on staff advances, dividend income and income from royalty.
- (vi). (a). KPT has projected the F&M expenditure for the years 2010-11 to 2012-13 at Rs. 55.38 crores, Rs.58.60 crores and Rs.62.00 crores respectively. KPT has ensured that the F&M expenditure considered by it excludes payment of interest on capital debt, VRS dues, contribution to pension fund, fringe benefit tax and items related to previous years. In the cost statements the port has considered the F & M expenditure twice to the tune of Rs. 3.00 lakhs, Rs.106.67 lakhs and Rs. 106.67 lakhs for 2010-11, 2011-12 and 2012-13 which has been rectified by us.
- (b). KPT has confirmed that it has expended Rs. 23.96 crore during 2009-10 towards payment of pension and this amount does not include the payment of pension arrears sequel to the wage revision / revision of pension payments. Based on the actual pension disbursement of 2009-10, the port has estimated the outgo for 2010-11 to 2012-13 at Rs. 26 crore, Rs. 27.50 crore and Rs. 29.10 crore respectively.
- (vii). KPT in the present rate revision proposal has submitted the cost statements considering the railway activity as an independent activity.

Since KPT does not generate any separate income from the railway activity, the expenditure incurred on the railway activity has been treated as a part of cargo handling activity till the last general revision. Although no income is generated from railways, yearly expenditure ranging between Rs. 91 lakhs and Rs. 223 lakhs has been incurred during 2007-08 to 2009-10 towards the maintenance of the railway lines situated inside the port area. This expenditure (direct operating expenditure + depreciation) for 2010-11 to 2012-12 is estimated at Rs. 102.38 lakhs, Rs. 118.16 lakhs and Rs. 121.32 lakhs respectively. To cover its repairs and maintenance costs, the port has proposed to recover Rs. 5 per tonne from the cargo to be handled through its railway network. Instead of providing cost details in the prescribed format, KPT has only furnished a statement detailing the cost of handling per tonne of rail borne cargo and rail bound cargo inside the docks. The issue of port's proposal to recover Rs. 5 per tonne from rail bound cargo has been discussed separately vide sub-para (xvi) that follows.

- (viii). (a). The aggregate operating expenditure excluding depreciation, management and general overheads and expenditure on cargo handling division for 2009-10 stood at Rs. 219.08 crores. KPT has estimated the operating cost for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 at Rs. 246.13 cr, Rs. 269.60 cr. and Rs. 285.24 cr. respectively. While projecting the operating expenditure for 2010-11, the port has considered an increase of 12.34 % over the expenditure of 2009-10. The operating expenditure for 2010-11 however has been moderated with an increase of 3.76% as per clause 2.51 of the tariff guidelines. At the discussion held on 22 November 2010 with the officers of KPT, it was informed that the estimated expenditure towards salary for the year 2010 – 11 does not include the impact of revision of pay of Class I and II officers, which will be around Rs. 7 crores excluding arrears and the port has made a request to consider this impact in the estimates for the year 2010-11. Since the pay revision of Class I and II officers is already implemented in the port, the impact of Rs. 7 crores is considered in the salary estimate for 2010 – 11 and estimate for the years 2011 – 12 and 2012 – 13 are moderated applying the annual escalation factor of 3.76%.
- (b). The port has considered the maintenance dredging expenditure at Rs. 91.50 crores, Rs. 106 crores and Rs. 112.14 crores for the years 2010-11, 2011-12 and 2012 – 13 respectively. The said expenditure during 2009-10 stood at Rs. 83.99 crore. The officials who discussed the rate revision proposal on 22 November 2010 confirmed that the dredging expenditure as envisaged by the port would be undertaken and in fact a contract therefor has already been awarded with the approval of the Board of Trustees of KPT. The dredging expenditure projections of the port have therefore been accepted. The escalation of this expenditure for 2012-13 made by the port at 5.8 % has been contained at 3.76 % in this analysis.

The KPT has estimated the management and general overheads for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 at Rs 75.32 cr, Rs. 80.97 cr and Rs. 81.04 cr. respectively. The port has increased the expenditure projections on this head at 5.72%, 7.51 % and 0.07% over the respective previous years. The expenditure projections, however, have been moderated by allowing annual escalation of 3.76 % as per clause 2.51 of the guidelines.

- (x). As per clause 2.6.2. of the tariff guidelines manning scale/datum for different services has to be reckoned at the levels followed by port based on various settlements. It also states that with the technological changes in operation, the port should take necessary action to conduct time and motion study and regularly adjust manning scale/datum accordingly after

due process of law. When the attention was drawn to this clause, the port informed that the manning scales as per the award of the National Tribunal are under discussion with the unions for implementation. The port has also informed that the revision in datum is also being discussed with the unions and no time and motion studies of different operations have been conducted by it. This Authority reiterates that the port should take necessary action as contained in clause 2.6.2. of the tariff guidelines.

- (xi). (a). The estimated capital employed considered by KPT for the years 2010-11 to 2012-2013 is at Rs. 733.33 crores, 717.17 crores and 723.24 crores respectively. The year wise capital employed considered by the port does not include any working capital. The guidelines for tariff setting stipulate the norms for the various items of working capital like inventory, sundry debtors, cash balances, etc. Port was, therefore, requested to calculate the working capital forming part of the capital employed. KPT has informed that when the working capital is arrived at after adhering to the limits specified in Clause 2.9.9 of the guidelines for tariff fixation, it turned out to be a negative figure and hence the working capital is taken as nil for assessment of the capital base.
- (b). The addition to the net block envisaged by KPT during 2010-11, 2011-12 and 2012-13 amounts to Rs.44.83 crores, Rs. 23.13 crores and Rs. 45.37 crores respectively. The additions proposed in 2010-11 are under the heads sheds and structures (Rs. 24.08 crores), Docks, Piers and Navigational aids (Rs. 15.69 crores) and water, electricity and fire (Rs.5.06 crores). The additions proposed in 2011-12 are on land (Rs. 15 crores) on floating craft (Rs. 4.95 crores) and on Railways (Rs. 3.20 crores). The port has envisaged capital dredging to the tune of Rs. 2.30 crores during 2012-13, in addition to investment in floating craft (Rs.3.43 crores), cranes and vessels (Rs. 39.64 crores). KPT has submitted the project details including copies of documents relied upon for taking most of these investment decisions. It has also confirmed that the assets handed over to BOT operator have not been included in the cost statements. The port has also informed that all the capital addition envisaged will be completed within the time frame indicated in the proposal. The capital employed and the investment estimates furnished by KPT in the cost statements for 2010-11 to 2012-2013 are relied upon for the purpose of this analysis. Nevertheless, if any undue advantage is found to have accrued to KPT due to wrong estimation, adjustment will be made in the tariff at the time of next review.
- (c). This Authority in its Order of May 2007 had advised KPT to open an escrow account and deposit the entire royalty/revenue share received in this account and utilize the amount for creation of port infrastructure facilities within the specified time frame. KPT has informed that royalty has been received in 2007-08, 2008-09 and 2009-10 amounting to Rs. 18.20 Crores, Rs. 21.21 crores and Rs. 24.17 crores respectively. During 2008-09 and 2009-10, the port has transferred Rs. 16.78 crores and 19.59 crores respectively to the escrow account. Port has further confirmed that these amounts were utilized for capital dredging in Sogal Channel and construction of a bulk storage shed. Port has further estimated that it would receive Rs. 17.09 crore per annum as royalty during the three years of 2010-11 to 2012-13. For this analysis, it is presumed that 50% of the royalty from the existing BOT operators that would be received during 2010-11 to 2012-13 would be transferred to Escrow Account and utilized for infrastructure development as envisaged in the tariff guidelines. The balance revenue receipt is accounted under income estimates of the respective years. The actual and estimated year wise transfer to escrow account, its utilization and the balance available in the escrow account as

at the end of the years from 2008-09 to 2012-13 considered for this analysis are given in the following table.

(Rs. in crores)					
Particulars	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Opening balance	---	---	---	---	0.39
Transfer to Escrow account	16.78	19.59	8.54	8.54	8.54
Utilization for infrastructure developments	16.78	19.59	8.54	8.15	8.93
Closing balance	---	---	---	0.39	---

- (d). In the absence of any details from KPT regarding the assets funded/ to be funded during 2010-11 to 2012-13 from the escrow account, it is not possible to make correct adjustment of the resultant capital employed / ROCE division wise and activity wise. However, based on the capital projects proposed by the port in the ensuing three years, Rs.8.54 crores being part of the capital cost relating to Docks, Piers and Navigational aids during 2010-11, Rs.8.15 crores being the cost of proposed additions to Floating Craft (Rs.4.95 crores) and on Railways (Rs.3.20 crores) during 2011-12 and Rs.8.93 crores being part of the capital cost on acquiring cranes and vessels in 2012-13 are proposed to be funded from the balance available in the escrow account. The adjustment of ROCE at 16% per annum on the written down value of assets funded from escrow account is carried out in the major vessel related activities pertaining to port dues and berth hire of Kandla division. It is presumed that Rs.3.20 crores will be invested on rail activity, a cargo related service, during 2011-12. The ROCE thereon works out to Rs.0.51 crores. In view of the smallness of the amount, no adjustment of ROCE has been carried out in cargo related activity but the entire adjustment has been carried out in the vessel related activities as mentioned above. The details of utilization from Escrow Account and the adjustment of ROCE on account of asset funded from the escrow account are tabulated below:-

(Rs. in crores)						
Sr. No.	Particulars of utilisations from Escrow A/c	2008-09 (Actuals)	2009-10 (Actuals)	2010-11 (Estimates)	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)
(i)	Assets funded from Escrow A/c during the year	16.78	19.59	8.54	8.15	8.54
(ii)	Cumulative utilisation	16.78	36.37	44.91	53.06	61.60
	Less: Depreciation on assets funded from Escrow Account					
(iii)	Depreciation during the year	0.00	0.56	1.21	1.50	1.77
(iv)	Cumulative depreciation	0.00	0.56	1.77	3.27	5.04
(v)	Written Down Value of assets funded from Escrow A/c (ii) - (iv)	16.78	35.81	43.14	49.79	56.56

(vi)	16% ROCE on W.D.V. of assets funded from ESCROW account	2.68	5.73	6.90	7.97	9.05
------	---	------	------	------	------	------

(e). Under miscellaneous expenditure, KPT has shown as grant-in-aid Rs. 6.10 crores for 2009-10 and Rs. 21.12 crores for 2010 – 11. Port subsequently informed that Rs. 25.12 crores (Rs. 4 crores in 2009-10 and Rs. 21.12 crores in 2010-11) has to be contributed for installation of VTMS as 25% of its share and the balance to be borne by GMB (25%) and the Directorate General of Lighthouses and Lightships (50%). KPT has confirmed that a policy decision has been taken with the approval of the Central Govt. that the contribution made by it on the installation of the VTMS has to be treated as revenue expenditure since the owner-ship of the asset does not vest with the port. Likewise the expenditure of Rs. 2.10 crores is the port's share for setting up of a National Maritime Complex under the aegis of Indian Maritime University and the expenditure also has to be treated as revenue. For the reasons adduced by the port, the contribution towards VTMS and National Maritime Complex is recognized as revenue expenditure. If, at a later date, any income accrue to the port from these facilities, it will be adjusted accordingly.

(xii). The revised tariff guidelines stipulate that return on capital employed allowed should be linked to the utilization factor of the capacity of the port. KPT initially informed that its aggregate capacity of Kandla and Vadar for the years 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012 -13 as 67.10 MMTPA, 67.10 MMTPA, 75.70 MMTPA and 75.70 MMTPA (The capacity of Vadar is estimated as 33.40 MMTPA for all the three years). Subsequently, it informed that the aggregate capacity recognized by the Ministry for 2009 – 10 is 78.04 MMTPA. The assessed capacity of the port for this analysis is therefore reckoned as 78.04 MMTPA (44.64 MMTPA for Kandla Division and 33.40 MMTPA for Vadar) for the three years of 2010-11, 2011-12 and 2012 -13. The estimated traffic considered for the relevant three years is more than the capacity reported and, therefore, full ROCE is allowed.”

(xiii). Of the year-wise capital employed of the port, KPT has identified business related assets worth Rs. 44.97 crores, Rs. 43.35 crores and Rs. 41.73 crores respectively for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13. Port has also informed that it has no social obligation assets. A return at risk free rate of Rs. 8.4 % is allowed on the business related assets and the business assets have been allowed a return of 16%.

(xiv). In the light of the analysis given above, the cost statements have been modified. The modified cost statements are attached as **ANNEX - II (a) to (n)**.

(a). The summarised position of the results disclosed by the cost statements is given in the table below:

Sr.No	Particulars	Surplus (+) / Deficit (-) as per cost statements				Surplus (+) / Deficit(-) as percentage of operating income			Average
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
	<b>I. Kandla Division</b>								
(i)	Cargo handling including railway and excluding POL	-52.02	-49.37	-58.09	-159.48	-67.71	-61.01	-68.86	-65.86
(ii)	POL	15.87	12.31	13.61	41.79	62.24	53.20	58.54	57.99
(iii)	Port & Dock facilities	-154.41	-154.50	-153.19	-462.10	-126.80	-121.14	-115.07	-121.34
(iv)	Estate	-8.11	-9.32	-10.08	-28.51	-39.68	-39.78	-43.03	-40.83
	<b>Total for Kandla Division</b>	<b>-199.67</b>	<b>-200.88</b>	<b>-207.75</b>	<b>-608.30</b>	<b>-74.55</b>	<b>-72.65</b>	<b>-72.85</b>	<b>-73.35</b>
	<b>II. Vadinar Division (including cargo vessel and estate activities)</b>	<b>106.55</b>	<b>119.32</b>	<b>117.97</b>	<b>343.84</b>	<b>74.36</b>	<b>75.44</b>	<b>75.58</b>	<b>74.79</b>
	<b>III. Port as a whole</b>	<b>-93.12</b>	<b>-81.56</b>	<b>-89.78</b>	<b>-264.46</b>	<b>-22.65</b>	<b>-18.76</b>	<b>-20.25</b>	<b>-20.55</b>

(b). Summarized results of the various sub-activities under cargo handling and vessel related activities at Kandla Division are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in Crores) (t the existing tariff)			(Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of Operating Income (Rs. in Crores)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as % of operating income			Average Surplus / Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1	<b>Cargo handling Activity</b>											
	Dry Cargo including demurrage and wharf cranes	94.45	100.18	101.96	-29.00	-25.76	-34.67	-89.43	-30.71	-25.72	-34.01	-30.15
	Warehouse	3.17	3.29	3.43	-19.23	-19.27	-19.20	-57.70	-608.04	-585.76	-560.28	-584.69
	POL	25.50	23.15	23.30	15.87	12.31	13.61	41.79	62.24	53.20	58.54	57.99
	Railway	—	—	—	-3.77	-4.33	-4.25	-12.35	—	—	—	—
	<b>TOTAL</b>	<b>123.12</b>	<b>126.62</b>	<b>128.69</b>	<b>-36.13</b>	<b>-37.05</b>	<b>-44.51</b>	<b>-117.69</b>	<b>-26.31</b>	<b>-25.85</b>	<b>-31.27</b>	<b>-27.81</b>
2	<b>Port &amp; Dock Activity</b>											
	Berthing	33.94	33.75	34.59	-64.49	-66.50	-66.85	-197.84	-190.03	-197.07	-193.27	-193.45
	Port Dues	32.52	33.51	34.12	-49.63	-49.07	-49.55	-148.25	-152.60	-146.43	-145.25	-148.09
	Pilotage	54.46	58.13	63.31	-36.48	-35.19	-32.89	-104.54	-66.99	-60.54	-51.94	-59.82
	Dry Docking	0.85	1.06	1.06	-3.80	-3.74	-3.89	-11.43	-445.31	-353.10	-367.93	-388.78
	<b>Total</b>	<b>121.77</b>	<b>126.45</b>	<b>133.08</b>	<b>-154.41</b>	<b>-154.50</b>	<b>-153.19</b>	<b>-462.10</b>	<b>-126.80</b>	<b>-122.19</b>	<b>-115.11</b>	<b>-121.37</b>

(c). The activity-wise additional revenue sought to be generated by the port through the proposed tariff revision vide the cost statements received under letter dated 30 August 2010 from KPT is as follows:

(Rs. in crores)

Sl. No.	Activity/ Sub-activity	Additional Income (Rs. in crores)			Total
		2010-11	2011-12	2012-13	
1.	Cargo handling	85.66	90.38	92.42	268.46
2.	Port & Dock activity	87.50	87.78	91.63	266.91
	<b>Total</b>	<b>173.16</b>	<b>178.16</b>	<b>184.05</b>	<b>535.37</b>

(xv) (a). The proposed increase in rates requires to be justified in terms of the revised tariff guidelines with reference to the cost position obtaining at KPT. KPT has proposed commodity wise increase in wharfages at the Kandla Division ranging from 30 % to 100%. It has not proposed any rate

revision in liquid in bulk. It has also not proposed any hike for the services being rendered at Vadinar division. Since the quantum of proposed hike varies with different sub-activities, the summarized results brought out at paragraphs (a) & (b) of (xiv) above are analyzed below for admissibility of the proposed hike in rates for the respective sub-activities of the KPT, reckoning with the estimated additional revenue position brought out at paragraph (xiv) (c) above.

- (b). The estimated financial position at the existing level of tariff for the port as a whole shows an aggregate deficit of Rs. 264.46 crores for the three years of 2010-11, 2011-12 and 2012-13. The deficit of Rs. 608.30 crores of Kandla division is partly offset by the surplus of Rs. 343.84 crores of the Vadinar division. The aggregate net deficit amounting to Rs. 264.46 crores includes the deficit of Rs. 28.51 crores in the estate activity. KPT's proposal for revision of the rentals of Kandla Port land is under consideration of this Authority. As per the estimation of KPT, the proposed rent revision would generate an additional income of Rs. 35.95 crore per annum during 2011-12 and 2012-13. This rent revision would not only wipe out the estimated aggregate deficit of Rs. 28.51 crores in this activity but will leave an aggregate surplus of Rs. 43.39 crores for the years 2011-12 and 2012-13. Further, as detailed in the sub-para (xvii) below, the recovery of Rs.4 per tonne from the rail bound and rail borne cargo using the port's rail system, KPT is expected to generate an additional income of Rs.8.11 crores during 2011-12 and 2012-13. Moreover, the rationalisation of some of the conditionalities of the proposed dry dock schedule will also result in some additional revenue to the port, which could not be quantified precisely in the absence of any analysis furnished by the port. To sum up the aggregate deficit of Rs. 264.46 crores referred to earlier narrows down to Rs. 184.45 crores for the three years of 2010-11 to 2012-13 which is to be met by revision of the existing tariff.
- (c). The Vadinar Division as a whole is in surplus. Though KPT has not proposed any revision in the rates prevailing at this Division, at the meeting held by the port with users in August 2010, the KCHAA has suggested that KPT should consider some increase in the rates in Vadinar Division to grant some relief to the users at Kandla. The position of this Authority being not to allow any increase in tariffs for those activities which show a surplus, there is no case for revision of tariffs in any of the services rendered at Vadinar Division.
- (d). Although an additional income of around Rs.535.37 crores is sought to be generated by KPT from the cargo handling and port and docks activities by revising the rates upwards at Kandla division by various percentages, the net deficit to be covered works out to only Rs. 184.45 crores as stated in para (b) above. Since all the activities at Kandla division except POL activity shows deficit, this Authority is inclined to revise upwards the tariff of all the services rendered at Kandla division except the POL activity in such a manner to neutralise the deficit of Rs. 184.45 crores. The aggregate deficit of (i) cargo handling activity excluding POL and (ii) port and dock facilities at Kandla Division work out to Rs. 159.60 crore and Rs. 461.98 crores respectively i.e. in the ratio of 25.68 % and 74.32 %. Hence, it will be in order if the revenue neutralization by way of tariff increase is carried out in the proportion of 25.68 : 74.32 under these two activities at Kandla Division. Considering the time involved in the procedure for notification of the Order (to be passed) in this case, the deficit left uncovered is to be recovered during the period from say February 2011 to March 2013. Taking into account the estimated operating income of the cargo activity other than POL activity at Kandla division for a period of 2 years and 2 months at Rs.225.13 crores, the deficit of Rs. 47.37 crores (25.68 % of Rs. 184.45 crores) is 21.04 %.

Likewise considering the operating income of the vessel related activity at Kandla division for a period of 2 years and 2 months at Rs. 279.82 crores, the deficit of Rs. 137.08 crores (74.32 % of Rs. 184.45 crores) is 48.99%. It is necessary that the Port should strive to achieve cost reduction and productivity improvements which will enable reduction of the estimated deficit. Bearing this position also in mind, this Authority approves an across-the-board increase of 20% in the rates pertaining to cargo handling activity (except POL) in Kandla Division and 48% in the rates pertaining to vessel related activities (including dry docking) at the Kandla Division.

- (e). KPT vide letter dated 29 November 2010 expressed its reservation on cross subsidizing the Kandla deficit with the additional income expected to be generated by the rent revision of port lands. KPT is of the view that cargo handling rates at Kandla division should be fixed without considering the additional income expected from the revision of rental of Kandla port land as it would affect the lessees who are residents and small time business men and traders. On this apprehension of the port, it is clarified that the revision in rental of KPT land will be carried out strictly as per the extant guidelines issued by the Government and cross subsidization, if any, even if considered while fixing the cargo handling rate will have no impact on the rentals to be revised of the port land. Further, the tariff guidelines permit for considering the estate income to meet the deficit, if any, in the port operation.

- (xvi). KPT has proposed to recover Rs. 5 per ton from the cargo to be handled through railway to cover its repairs and maintenance cost. KPT was informed that this Authority does not fix the charges for the railway activity at the port and was, requested to elaborate the additional services it renders to the trade for levying the proposed charges. In addition KPT was requested to examine legally whether the additional services, if any, it renders to the rail borne cargo are such in nature where this Authority is empowered to sanction the rates. KPT informed that it has invested considerable amount in railway network in the port area and all such investments in railway network is being done only by the Port and not by Railways. Apart from the capital cost, the port is also incurring repairs and maintenance expenditure on the railway network inside port area which works out to about Rs. 1.13 crores on an average per year. KPT has also stated that in the recent past the evacuation through railway cargoes like fertilizer has increased considerably which has lead to additional expenditure on repairs and maintenance. KPSA at the meeting held in August 2010 has opposed the introduction of the proposed levy. The Port has taken the stand thereat that as per Government guidelines separate terminal handling charges have to be levied for usage of railway sidings and its proposal is for recovery of the capital cost involved for creation of additional infrastructure and not to burden the users. It is a fact that KPT presently does not collect any revenue for the railway facilities provided by it within the port area. Prescription of a separate rate will ensure that the actual users will pay for the facility instead of resorting to indirect recovery from all cargo. On an average KPT incurs expenditure of about Rs. 1.19 crores per year. The capital employed for this activity is about Rs. 18.84 crore. At the rate of 16% per annum, KPT is entitled to have a ROCE of Rs. 3.01 crores. The Port has estimated that about 10.14 million tonnes of cargoes will be handled through its rail system. Considering the permissible ROCE and the operating expenditure per year, the cost per tonne to provide this service works out to Rs. 4.05. This Authority, therefore, approved a rate of Rs. 4 per tonne to be recovered from the rail bound / rail borne cargo using the railway system inside the docks. It is worthy to mention herein that similar charges are being levied in respect of rail borne and rail bound cargoes at Chennai and Kolkata Port Trusts.

- (xvii). In the existing arrangement, when the services of the pilot are requisitioned for inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 12 hours and in case of outward Pilotage a notice of not less than 6 hours before the time the pilot is required to board the vessel should be given. If the services of the pilots are requisitioned within less than 12 hours, in case of inward Pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel and 6 hours in case of outward Pilotage, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges. However in respect of vessels whose ETA is delayed for less than 3 hours and amendment letter to be given atleast 3 hours prior to pilot boarding time then this will not be treated as cancellation. Kandla Port Steamship Agent Association has contended that inward and outward pilot cancellation fees should not to be levied if there is no berthing or sailing movement. According to it, three hours notice for vessel movement, if any, from outer anchorage is acceptable but for the shipping movements from berth or inner harbour anchorages it should be limited to 1 hour, as other than the programme there is no physical activity taking place before 1 hour. At the discussion with the users KPT has agreed to reduce the time for submission for shifting memo to four hours during day time and eight hours during night. According to the Association, the expenses involved for the cancellation should not be imposed on the vessel, if real activity has not taken place. KPT has contended that the cancellation fees are levied as the port has to re-check the posting of pilots due to cancellation of vessel movement and hence loss of revenue is involved considering berthing / unberthing movements of other vessels. KPT has reiterated that the agents have to file cancellation memo within three hours notice and reducing it to one hour is not feasible. Considering the points put forward by the Port, the present practice of levying cancellation charges shall be continued. However as considered by KPT, the time for submission of shifting memo to four hours during day time and eight hours during night time is agreed to.
- (xviii). KPT has proposed to increase the berth hire charges interalia stating that the port has strengthened the infrastructure of 1 to 6 berths and has also procured mobile harbour crane. The Port was advised that if the facilities at few berths have been improved, it will be in order to prescribe separate rates for such berths. In reply KPT has informed that all the berths are in straight line of 2 Kms and all of them are being used to handle all types of cargoes and hence the berth hire charges have to be maintained uniformly. The port has further informed that presently all these berths have been classified as crane berth and non-crane berth with the facility of rebate for non-crane berth. Since the present practice is accepted by the trade, this Authority accords approval to the continuance of the present practice with the extent of increase in tariff decided for this activity.
- (xix). KPT has proposed to recover additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate, if vessels after completion of discharge or loading or ballasting do not call for the pilot for sailing within 4 hours after completion of discharge or loading or ballasting. Since the proposal is to curb overstay of the vessels, KPT was requested to elucidate the basis on which the provision of the levy of 5 times the normal rate has been arrived at. The port was also requested to furnish the revenue that will be generated, if such a penal clause is introduced. In reply, KPT has stated that Section 115 of Major Port Trust Act, 1963 provides for imposition of penalty upto 10 times the amount of charges leviable for evading the rates. Port has also stated that no revenue is expected to be generated as the introduction of a penal provision is only to work as a deterrent. Since overstay cannot be equated to evasion of rates, introduction of a penal clause citing Section 115 of MPT Act 1963 is not in order. The Kandla

Port Steamship Association has objected to this levy stating that at Kandla irrespective of its completion time the Vessel can sail only based on tidal conditions. The matter has been further discussed at a meeting arranged by KPT in August 2010 with relevant users. It has been agreed thereat that the proposed clause be modified to "Any vessel un-necessarily occupying berth after completion of cargo shall pay additional berth hire charge @ of 5 times the normal rate as penalty". The SORs of some of the major Port Trusts like JNPT and CHPT provide for levy of additional berth hire charges when the vessel after completion of discharge or loading or ballasting fails to call for the pilot for sailing within four hours or within such extension granted by the Port. The additional berth hire charges is not chargeable in circumstances such as (a) vessel waiting for tide, draft etc (b) strike by the port employees (c) loading arm disconnection problem and (d) usage of idle berth with concurrence of the authorised port officials to grant such extension. If the vessels do not call for the pilot for sailing within the period of four hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the port trust, this Authority accords approval to levy additional berth hire charges by Kandla Port at five times the normal rate for the period from the time of expiry of four hours or such extended period by the port trust till the time of calling the pilot.

- (xx). Presently at Kandla port (i) project materials, (ii) machinery including motor vehicles and auto components /electrical and (iii) fruits, nuts, tapioca, coconut, copra, tamarind seed etc., are subjected to the levy of wharfage on advalorem basis. Attention of the port was drawn to clause 4.2.2. of the guidelines, under which ad-valorem wharfage rates have to be phased out over a maximum period of 5 years. KPT, however has informed that these cargoes have no uniform/standard unit of measurement except in terms of value and they are of varying sizes and shape and the project materials, machinery, motor vehicles etc are required to be handled carefully. Considering the request of the port, this Authority agrees for the time being to the port's proposal to continue to levy wharfage on ad-valorem basis on these commodities as has been allowed so in respect of few other major ports.
- (xxi). Since asbestos is a banned item KPT has proposed to delete this item from the wharfage schedule. The proposal is agreed to.
- (xxii). The Port has proposed to double the charges for supply of labour (from Rs. 15 to Rs. 30 per MT). The port was requested to justify its proposal with cost details. It was also requested to inform the additional revenue that will be generated due to the proposed amendment. KPT did not furnish any revenue details. It, however, stated that the rate of Rs. 15 per MT for supply of labour was fixed as early as in May 2002 and since then the cost of salary and wages has increased by more than 2.5 times. Since considering the overall financial position of the port, which includes the cost of supply of labour, an across the board increase of 20% in the cargo handling activity is to be allowed, this Authority is not inclined to accede to the proposal of the port for a separate 100% increase in these charges on a stand alone basis.
- (xxiii). KPT has proposed to levy pollution surcharge of Rs. 5 per ton on coal, ores, rock phosphate, sulphur, bentonite, clinker, gypsum and any other dry bulk cargo creating pollution. Port was requested to justify its proposal with cost details and furnish the additional revenue that will be generated. Port was also requested to lay down clear cut parameters to determine in a transparent manner the degree of pollution that could be caused by the different cargo groups and the measures in advance to be taken, both by the Port and the trade, to contain pollution. KPT instead of justifying its

proposal with cost details has merely replied that most of the bulk cargoes create pollution and hence the proposed surcharge seems to be justified. It has also stated that laying down too many parameters may not be feasible. At the meeting held with the users, the Kandla Port Steamship Agents' Association has objected to this levy stating that these cargoes do not cause any pollution. Since the port has not substantiated that these cargoes cause pollution and in the absence of any cost details, it will not be in order to accede to the proposal of the port to levy pollution surcharge. It is noteworthy the financial position as a whole has been assessed to decide upon the tariff increase. The expenditure, if any, incurred / likely to be incurred on pollution control is, therefore, included in the cost analysis. That being so, non-introduction of the proposed charge will not put the port in a financially disadvantageous position.

(xxiv).

Port has proposed to consider the free period from the date of filing of export documents like shipping bill, when import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export. According to KPT, the incident of import cargo getting converted to export cargo is very rare. This Authority accords approval to the Port's proposal as the intention is to provide the applicable free period in the export cycle from the date of filing of the export documents.

(xxv).

KPT has proposed to commence the free period for exports from the date on which the cargo is brought in the transit/port area and to recover demurrage till the entire export cargo is loaded and till the import cargo is taken out of the port or shifted to the rental floor. The port has also proposed to recover demurrage on the balance cargo lying in the transit area, if any part loading / delivery takes place. When the port was requested to elaborate the existing method of recovery of demurrage and grant of free period, it has informed that the existing practice for recovery of demurrage and grant of free period is the same as what it has now proposed. Port has further informed that the reason for proposing this clause is only to bring in more clarity and transparency. However, as per the existing clause in the SOR the demurrage ceases from the date following the date of berthing of the vessel. Since the port's proposal makes material difference of emphasizing on actual loading instead of berthing of the vessel as is the case in the existing conditionalities and the consequences thereof have not been well explained, this Authority is inclined to retain the existing clauses in the SOR.

(xxvi).

KPT has proposed to introduce two notes to the effect that (i) in case of cargo shifting from transit to rental or vice versa such cargo shall not be eligible for free period otherwise provided for cargo stored on transit terms and (ii) the cargo will be considered as shifted from transit terms to the rental terms only when physical shifting of cargo is carried out. Since the purpose of introducing these notes was not clear, the port was requested to elaborate. The port was also requested to furnish the revenue impact on the proposed conditionalities. The port has informed that it has not proposed any new terms, as its proposals are only to bring in more clarity and transparency and hence there will be no revenue impact. At the meeting held in August 2010, the KPSAA has pointed out that the port has not earmarked specific areas for rental terms and change of cargo status from transit to rental term occurs rarely and the rental term may not be considered from day one since users will have to incur additional expenditure for the physical shifting of the cargo. Since, according to the port, no change whatsoever is expected to take place by the introduction of the proposed notes, this Authority is inclined not to accord approval to the port's proposals in this regard.

(xxvii).

In the existing arrangement, the hirer should do the cleaning of the dry dock at his cost except for the first day. Port has proposed to recover Rs. 5000/- per day in case cleaning is not done by the hirer. Port was requested to furnish the basis on which the rate of Rs. 5000 per day has been arrived at. KPT has informed that although as per existing arrangement, the hirer should do the cleaning of dry dock at his cost except for the first day, its experience is that, the hirer never cleans the dry dock as there is no clause in the SOR to initiate action against non-compliance. To keep the dry dock clean, the port has to depute its employees. If the port's proposal is approved, whenever the hirer fails to clean the dry dock, cleaning can be done either with the port labour or by outsourcing, without any financial implication to the port. The port has carried out a rate analysis in this regard after considering the area inside the dry dock and the manpower to be deployed for cleaning. Considering the arguments put forward by the port, this Authority accords approval to the proposal. As agreed to by KPT at the meeting held with the users, the cleaning charges @ Rs. 5,000 per day will commence from the last day of allotted period of dry docking.

(xxviii).

KPT has proposed to increase the dry dock crane hire charges from Rs. 500/- per hour to Rs. 2000 per hour. It has also proposed to introduce a conditionality to the effect that the minimum hire period beyond day shift / Sunday and Holiday shall be four hours stating that the overtime paid to the crane operator and the electrician on Sundays / Holidays are more than the income generated from crane which is booked on a hourly basis. The port was requested to furnish the basis on which the rate of Rs. 2000/- per hour has been arrived at. According to the Port, the rate increase is mainly to cover increase in wages of the operators and electrical staff required to be posted for crane operation and increase in electricity charges etc. The port has submitted a working sheet as per which it would suffice to increase the hire charges to Rs. 1270 per hour. Considering the explanation furnished by the port, this Authority agrees to raise the dry dock crane hire charges from Rs. 500/- per hour to Rs. 1270 per hour and to incorporate a conditionality to the effect that the minimum hire period beyond day shift / Sunday and Holidays shall be four hours.

(xxix).

As per note (6) below the existing dry-dock schedule when more than one vessel is docked and also undocked together, the hire charges of the dock will be shared proportionately on the basis of the displacement of the vessels. The Port has proposed to omit this conditionality stating that the hire charges are being recovered as per length occupied by the respective vessels irrespective of docking/undocking together. To a query, the port has informed that during the last three years there were 4 occasions when more than one vessel docked and undocked together. According to KPT, the splitting of hire charges on the basis of displacement is not possible, as the hire charges are given in SOR as per length of the vessel. (i.e. craft upto 30 metres, between 30 to 60 meters and above 60 meters) Port is, therefore, of the view that omitting the existing clause shall not attract any additional income to the port or benefit to the trade. The issue raised by the port is genuine since at the dry dock schedule, the unit of levy is the length of the vessel, whereas as per the note below the schedule, it is the displacement of vessel. To remove the inconsistency, this Authority accords approval to replace the existing conditionality for docking / undocking of vessels together by the following conditionality which is akin to a note available in the dry dock schedule of MBPT.

"When two or more vessels are docked together in the dry dock, the dry docking charges will be payable by each vessel separately."

- (xxx). For docking/undocking of vessels on Sundays and Holidays, an additional charge equivalent to 30% of the rates prescribed at Sr. No. 1 of the dry dock schedule is presently being recovered. KPT has proposed to increase this levy to 100%. The reasons adduced therefor are the increase in pay and allowances, increase in the rate of overtime of employees and the increase in the electricity charges. Port was requested to justify its proposal with working sheets alongwith the revenue impact. Instead of justifying its proposal with working sheets, it only furnished a statement showing the salary, wages and other payments made to the staff attached to the Dry Docking Division. KPT has further informed that rarely dry docking operations take place on Sundays and holidays, but the additional charge of 30% prescribed in July 2007 is very small compared to the salary and wages paid on Sundays and Holidays. Considering the overall financial position of the port, which includes the salary costs of the attached staff of the dry docking division, an across the board increase of 48% in the vessel related activity including dry docking charges has been proposed. Hence this Authority is not inclined to accord approval to the proposal of the port.
- (xxxi). Presently 50% of the docking and undocking charges applicable to the first day is levied in case the requisition for docking or undocking operation is cancelled by the hirer. These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock in charge not later than 1400 hours on the day previous to the day fixed for operations. KPT has proposed to increase the levy by 100%. Port has stated that the arrangement of keel blocks as per the dimension of the vessel, engagement of skilled and unskilled manpower, power consumed in sinking and de-sinking operation, provision of stand by tug for dry docking operation are the cost involved in the prior to dry docking schedule and cancellation without prior notice will result in revenue loss to the port. Since the main aim is to curb the practice of late submission of cancellation application by the port users and the users having not expressed any reservation on this issue, this Authority accords approval to the proposal of the port in this respect.
- (xxxii). The Port has proposed to introduce a clause to levy penalty equivalent to thrice the charges applicable to the first day of docking, if the vessel dry docked is not in position to vacate it for accommodating emergency docking of the port vessels. Port has also proposed to levy additional charges ranging from 100% to 300% of the charges applicable to the first day of dry docking in case of overstay of vessels, even if port vessels do not require dry docking. KPT has stated that the main aim of proposing such a penalty is to curb the practice of overstaying of private craft beyond their required period initially approved by the Competent Authority. The port on a query made has informed that such overstayal takes place, on an average, seven occasions per year. The Kandla Port Stevedores Agents has expressed their opposition to this proposal. The port has not explained as to why private craft would resort to overstayal at the dry dock beyond their requirement. Further, the emergency requirement of repairs of the port craft will not be met merely by levying penalty on those vessels that overstay at the dry dock. The issue need to be addressed administratively by the Port to ensure vacation of dry dock by other vessels, if an emergency arises. This Authority therefore, is not inclined to accede to the request of the port to introduce any new penal provisions in this respect.
- (xxxiii). At the joint hearing, KPSAA pointed out that the dry dock is mainly used by the port craft and hence the deficit can't be loaded only to the commercial vessels. Since the cost statement contains only revenue from private craft but expenses incurred on all craft which utilise the dry dock,

the port was requested to furnish the break up of expenses incurred on port and non port craft. KPT did not furnish the break-up sought but informed that although the dry dock facility is exclusively for port vessels, for gainful utilization of the spare slot available, this facility is provided to private agencies According to the port, as per the details of 2009-10, utilization of dry dock by port vessels is only 24% whereas the usage by private vessels is 76%. This Authority advises the port to maintain separately the expenditure incurred on port and non-port craft using the dry dock and propose at the time of the next revision the tariff in respect of commercial vessels on the cost plus return on capital employed basis.

(xxxiv).

KPT has proposed that the rates of Kandla Division will be applicable to Tuna Port though the income, cost and capital employed details of Tuna Port are not furnished. The rational therefor was sought from the port since this Authority follows a cost plus return on capital employed approach for fixing the tariff for the various services rendered by the Ports. In reply KPT stated that in the recent past investments to the tune of Rs. 85 crores have been made to build a concrete jetty as well as back up area and connecting road to Tuna and since there is no separate rate fixed for Tuna the prevailing rate of Kandla Division will be applicable to Tuna Division as well. The statement of the port that no separate rate is fixed for Tuna is not correct as this Authority has approved a rate schedule for Tuna port vide its order dated 15 May 2007. Port subsequently informed that it has made an investment of about Rs. 5.70 crores during the last three years to develop cargo handling through barges at Tuna. KPT has further stated that it envisages investment of about Rs. 14 crores for extension of a barge jetty, development of land and fencing and dredging the Tuna channel. Port has also stated that a dry bulk terminal is proposed to be created at Tuna under PPP basis at an estimated cost of Rs. 1060 crores. For the dry bulk terminal upfront tariff has already been fixed. The other expenditure of Rs. 14 crores to be incurred at Tuna in the future does not in itself merit the levy of Kandla rates at Tuna. As per the Order passed by this Authority in May 2007, the validity for the rates approved for Tuna port has expired by now. On balance of consideration, this Authority advises the port to submit separately, a well analyzed proposal to revise the existing rates of Tuna port. Till such time the existing rates approved for Tuna may be continued.

(xxxv).

The Kandla Port has confirmed that clause 7 (Regulation of charges by other authorised service procedures) of the revised tariff guidelines is strictly followed thereat.

(xxxvi).

Presently KPT levies Rs. 15/- per day / Rs. 180/- per month / Rs. 500/- per year for buses and lorries to ply within the docks. KPSA has commented that it is time the port stops levying charges on vehicles plying in the docks. According to it, though the revenue generated under this head is very less, cargo loading – unloading operation usually gets delayed on account of waiting of trucks at entry gate for preparing gate-passes, paying road-tax etc. KPSA has further pointed out that for payment of road-tax usually per truck 30 minutes are wasted, which can be gainfully utilized if trucks are permitted entry only on collecting relevant gate passes issued by the agents. At the discussion with the users, KPT has agreed to discontinue this levy and load it suitably to the wharfage. This Authority accords approval to this mutually agreed proposal and deletes entry no. 1 in schedule 8 of Chapter IV – Miscellaneous Charges.

(xxxvii).

At the joint hearing held on 29 July 2010 Kandla Stevedores Association Limited and Gandhidham Chamber of commerce voiced their objections about the underutilisation of the private container terminal and high dredging cost which benefits only a few berths. The KSAL was of the

view that KPT should use the revenue share received from the terminal operator to cross subsidize the berthing activity to protect other vessels from bearing the burden of under utilization. KPT was therefore, requested to furnish a detailed note on the alleged disproportionate allocation of dredging cost alongwith its comments on allocation of revenue share from BOT operation of container terminal to the vessel related activity. According to KPT as per the Agreement it has no control over the utilization of berth nos. 11 and 12 which are handed over to the container terminal operator and as per the agreement these berths cannot be used for handling of other cargoes. KPT has also confirmed that only cargo berth nos. 7 to 12 have the draught of 12 and 12.5 mtrs. According to the port even though dredging is carried out to maintain a draught of 12.5 metres, there is no case of under utilization of available draughts. All vessels are brought in with respect to the availability of requisite tidal height at Kandla Port. The draught of 12.5 mtr, if available is at the peak height of tide, and the depths maintained in the channel are in relation to the draught of 12.5 mtr at the peak height of tide. At all other times, the depths maintained in the channel benefit the vessels with lesser draught which can now be handled in a larger window period. If the depths maintained in the channel are lower the window period for even 10 mtr. draught vessels or above will become restricted and then only a limited number of vessels can be brought in at all times. As such, higher draughts do not only benefit the high draught vessels but also benefit the lower draught vessels which can sail in or sail out of the port at practically all times. However, revenue share receivable by port is duly considered in the cost analysis as per tariff guidelines.

11.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of KPT attached as **ANNEX III.**

11.2. The revised Scale of Rates and Conditionalities governing the rates of the KPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

11.3. The validity of the existing SOR of KPT shall be deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

11.4. The tariff of the KPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on the assumptions made as explained in the analysis.

11.5. In this regard, the KPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly periods, this Authority may call upon the KPT to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the KPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed suo-motu to review the tariff. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus, if any, will be made as per the tariff guidelines of March 2005.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

## Annex - I

## KANDLA PORT TRUST

Analysis of performance of Kandla + Vadinar for the years 2007-08 to 2009-10.

Rs. In Lakhs

Sr.N o.	Particulars	Estimates considered by the Authority in the tariff Order dt 15 May 2007			Actuals		
		2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
	<b>Traffic (In MTs)</b>	52.02	59.54	59.54	64.92	72.22	79.50
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Cargo/ Container Handling income	12172.00	14135.00	14559.00	13819.32	16215.22	19049.22
	(ii) Vessel related income *	13494.12	17563.64	18091.21	14309.65	18916.94	20691.91
	(iii) Railway Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Estate Income	2803.00	3125.00	3224.00	1706.01	2144.68	1717.97
	<b>Total Operating Income (i to iv)</b>	<b>28469.12</b>	<b>34823.64</b>	<b>35874.21</b>	<b>29834.98</b>	<b>37276.84</b>	<b>41459.10</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>						
	(i) Cargo Handling & storage	2565.10	2604.60	2685.18	2892.97	3949.95	4200.93
	(ii) Port and dock facilities	10631.97	11263.05	11611.46	9667.29	14029.91	14900.07
	(iii) Railway Activity	0.00	0.00	0.00	91.28	28.42	218.35
	(iv) Estate Activity	286.91	291.33	300.35	1543.33	2450.79	2588.99
	<b>Total Operating Cost (i to iv)</b>	<b>13483.98</b>	<b>14158.98</b>	<b>14596.99</b>	<b>14194.87</b>	<b>20459.07</b>	<b>21908.34</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	2703.00	2824.36	2951.64	3130.8	3206.74	3438.57
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	4752.00	4990.00	5228.00	4910.41	6129.73	7124.77
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	7530.14	12850.30	13097.58	7598.90	7481.30	8987.42
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>						
	(i) Profit on sale of assets	---	---	---	---	---	---
	(ii) Other Misc. Income	591.00	610.00	615.00	632.08	1007.79	1486.59
	<b>Total</b>	<b>591.00</b>	<b>610.00</b>	<b>615.00</b>	<b>632.08</b>	<b>1007.79</b>	<b>1486.59</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	1274.00	1331.00	1383.00	813.76	3815.92	3689.50
	<b>Total</b>	<b>1274.00</b>	<b>1331.00</b>	<b>1383.00</b>	<b>813.76</b>	<b>3815.92</b>	<b>3689.50</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	-683.00	-721.00	-768.00	-181.68	-2808.13	-2202.91
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	6847.14	12129.30	12329.58	7417.22	4673.17	6784.51
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	81613.00	84839.00	84839.00	69384.74	70919.77	73082.66
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10886.37	11216.33
	Less: Return pertaining to the assets	0.00	0.00	0.00	0.00	268.00	573.00
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>13027.00</b>	<b>13544.00</b>	<b>13544.00</b>	<b>10632.42</b>	<b>10618.37</b>	<b>10643.33</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	88.84%	73.10%	73.10%	204%	174%	169%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	13027.00	13544.00	13544.00	10632.42	10618.37	10643.33
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-6179.86	-1414.70	-1214.42	-3215.20	-6213.20	-4431.82
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	-21.71%	-4.06%	-3.39%	-10.78%	-16.67%	-10.69%

\* The estimated Vessel related income related to Kandla Division has been increased by 15% incase of port dues, pilotage, supply of water and others and by 50% incase of berth hire with effect from 11 July 2005.

Annex II (a)

**( KANDLA+VADINAR )**  
**Consolidated Income & Cost statement**

(Rs. Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MMTs)	78.00	87.40	88.45	82.00	87.40	88.45
<b>I</b>	<b>Operating income</b>						
	(i) Cargo/ Container Handling income	13976.53	14327.22	14534.57	18136.53	19011.22	19218.57
	(ii) Vessel related income	20821.83	20896.37	21572.62	20484.39	21916.14	22579.24
	(iii) Railway Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Estate income	2493.34	2539.27	2539.27	2493.34	2539.27	2539.27
	<b>Total Operating Income (i to iv)</b>	<b>37291.70</b>	<b>37762.86</b>	<b>38646.46</b>	<b>41114.26</b>	<b>43466.63</b>	<b>44337.08</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>						
	(i) Cargo Handling & storage	4828.39	5108.43	5404.72	4854.94	5037.49	5226.90
	(ii) Port and dock facilities	17124.49	19037.01	20141.16	16765.06	17395.43	18049.50
	(iii) Railway Activity	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) Estate Activity	2609.11	2760.44	2920.55	2609.11	2707.21	2809.00
	<b>Total Operating Cost (i to iv)</b>	<b>24,613.54</b>	<b>26,960.42</b>	<b>28,524.13</b>	<b>24,280.66</b>	<b>25,193.62</b>	<b>26,140.90</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>3307.01</b>	<b>3406.82</b>	<b>3565.60</b>	<b>3307.01</b>	<b>3406.74</b>	<b>3565.60</b>
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	<b>7532.20</b>	<b>8098.00</b>	<b>8104.42</b>	<b>7532.20</b>	<b>7815.41</b>	<b>8109.27</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>1838.95</b>	<b>-702.38</b>	<b>-1547.69</b>	<b>5994.39</b>	<b>7050.86</b>	<b>6521.31</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>854.06</b>	<b>921.71</b>	<b>970.05</b>	<b>854.06</b>	<b>921.71</b>	<b>970.05</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	<b>5538.95</b>	<b>5860.20</b>	<b>6200.09</b>	<b>5538.95</b>	<b>5860.20</b>	<b>6200.09</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>-4684.89</b>	<b>-4938.49</b>	<b>-5230.04</b>	<b>-4684.89</b>	<b>-4938.49</b>	<b>-5230.04</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>-2845.94</b>	<b>-5640.87</b>	<b>-6777.74</b>	<b>1309.50</b>	<b>2112.37</b>	<b>1291.27</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>73333.59</b>	<b>71717.38</b>	<b>72324.93</b>	<b>73333.59</b>	<b>71717.38</b>	<b>72324.93</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital employed</b>	<b>11302.97</b>	<b>11059.57</b>	<b>11171.98</b>	<b>11311.72</b>	<b>11065.43</b>	<b>11174.96</b>
	Less: Return pertaining to the assets funded from the Escrow account	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>11302.97</b>	<b>11059.57</b>	<b>11171.98</b>	<b>10621.72</b>	<b>10268.43</b>	<b>10269.96</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>164</b>	<b>144</b>	<b>139</b>	<b>105</b>	<b>112</b>	<b>113</b>
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	<b>11302.97</b>	<b>11059.57</b>	<b>11171.98</b>	<b>10621.72</b>	<b>10268.43</b>	<b>10269.96</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-14148.91</b>	<b>-16700.45</b>	<b>-17949.72</b>	<b>-9312.22</b>	<b>-8156.06</b>	<b>-8978.69</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV) in %</b>	<b>-37.94%</b>	<b>-44.22%</b>	<b>-46.45%</b>	<b>-22.65%</b>	<b>-18.76%</b>	<b>-20.25%</b>
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-42.87%</b>			<b>-20.55%</b>		

**KANDLA DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement**

(Rs. Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MTs)	34.90	36.70	37.75	35.10	36.70	37.75
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Cargo/ Container Handling income	11456.53	11807.22	12014.57	12311.53	12662.22	12889.57
	(ii) Vessel related income	12821.13	12895.67	13571.92	12177.08	12644.75	13307.85
	(iii) Railway Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Estate Income	2296.34	2342.27	2342.27	2296.34	2342.27	2342.27
	<b>Total Operating Income (I to iv)</b>	<b>26574.00</b>	<b>27045.16</b>	<b>27928.76</b>	<b>26784.95</b>	<b>27649.24</b>	<b>28519.69</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>						
	(i) Cargo Handling & storage	4776.24	5053.26	5346.35	4802.79	4983.38	5170.75
	(ii) Port and dock facilities	15331.77	17140.31	18134.45	14972.34	15535.30	16119.43
	(iii) Railway Activity	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	(iv) Estate Activity	2098.27	2219.97	2348.73	2098.27	2177.16	2259.03
	<b>Total Operating Cost (i to iv)</b>	<b>22257.83</b>	<b>24468.08</b>	<b>25887.23</b>	<b>21924.95</b>	<b>22749.33</b>	<b>23604.71</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	<b>3185.01</b>	<b>3277.74</b>	<b>3429.04</b>	<b>3185.01</b>	<b>3277.74</b>	<b>3429.04</b>
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	<b>6623.21</b>	<b>7007.36</b>	<b>7413.78</b>	<b>6623.21</b>	<b>6872.24</b>	<b>7130.64</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	<b>-5492.05</b>	<b>-7708.02</b>	<b>-8801.29</b>	<b>-4948.22</b>	<b>-5250.08</b>	<b>-5644.70</b>
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	<b>787.85</b>	<b>833.55</b>	<b>881.89</b>	<b>787.85</b>	<b>833.55</b>	<b>881.89</b>
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	<b>5538.95</b>	<b>5860.20</b>	<b>6200.09</b>	<b>5535.95</b>	<b>5753.53</b>	<b>6093.42</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>-4751.10</b>	<b>-5026.66</b>	<b>-5318.20</b>	<b>-4748.10</b>	<b>-4919.99</b>	<b>-5211.53</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>-10243.15</b>	<b>-12734.68</b>	<b>-14119.50</b>	<b>-9696.32</b>	<b>-10170.06</b>	<b>-10856.23</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>70720.30</b>	<b>69104.09</b>	<b>69711.64</b>	<b>70720.30</b>	<b>69104.09</b>	<b>69711.64</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>10952.40</b>	<b>10709.00</b>	<b>10821.41</b>	<b>10961.15</b>	<b>10714.86</b>	<b>10824.39</b>
	Less: Return pertaining to the assets funded from the Escrow account	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>10952.40</b>	<b>10709.00</b>	<b>10821.41</b>	<b>10271.15</b>	<b>9917.86</b>	<b>9919.39</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>94.00</b>	<b>78.00</b>	<b>78.00</b>	<b>127.18</b>	<b>121.63</b>	<b>118.25</b>
<b>XIII</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>10952.40</b>	<b>10709.00</b>	<b>10821.41</b>	<b>10271.15</b>	<b>9917.86</b>	<b>9919.39</b>
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-21195.55</b>	<b>-23443.68</b>	<b>-24940.91</b>	<b>-19967.47</b>	<b>-20087.93</b>	<b>-20775.62</b>
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	<b>-79.76%</b>	<b>-86.68%</b>	<b>-89.30%</b>	<b>-74.55%</b>	<b>-72.65%</b>	<b>-72.85%</b>
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-85.25%</b>			<b>-73.35%</b>		

## Annex II( c)

**VADINAR DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement**

(Rs. Lakhs)

Sr.No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MTs)	42.90	50.70	50.70	46.90	50.70	50.70
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Cargo/ Container Handling income	2520.00	2520.00	2520.00	5825.00	6349.00	6349.00
	(ii) Vessel related income	8000.70	8000.70	8000.70	8307.31	9271.39	9271.39
	(iii) Railway Income	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Estate Income	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00	197.00
	<b>Total Operating Income (i to iv)</b>	<b>10717.70</b>	<b>10717.70</b>	<b>10717.70</b>	<b>14329.31</b>	<b>15817.39</b>	<b>15817.39</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>						
	(i) Cargo Handling & storage	52.15	55.17	58.37	52.15	54.11	56.15
	(ii) Port and dock facilities	1792.72	1896.70	2006.71	1792.72	1860.13	1930.07
	(iii) Railway Activity	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iv) Estate Activity	510.84	540.47	571.82	510.84	530.05	549.98
	<b>Total Operating Cost (i to iv)</b>	<b>2355.71</b>	<b>2492.34</b>	<b>2636.90</b>	<b>2355.71</b>	<b>2444.28</b>	<b>2536.19</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	122.00	129.08	136.56	122.00	129.00	136.56
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	908.99	1090.64	690.64	908.99	943.17	978.63
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	7331.00	7005.64	7253.60	10942.61	12300.94	12166.01
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	66.21	88.16	88.16	66.21	88.16	88.16
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	3.00	106.67	106.67	3.00	106.67	106.67
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) – (VII)</b>	63.21	-18.51	-18.51	63.21	-18.51	-18.51
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	7394.21	6987.13	7235.09	11005.82	12282.43	12147.49906
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29	2613.29
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	70	66	61	140	151	151
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57	350.57
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	7043.64	6636.56	6884.52	10655.25	11931.86	11796.93
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	65.72%	61.92%	64.24%	74.36%	75.44%	74.58%
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	63.96%			74.79%		

## Annex II (d)

**KANDLA DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement for Estate activity**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	(i) Rent from land	1184.30	1207.986	1207.986	1184.30	1207.99	1207.99
	(ii) Others	1112.04	1134.28	1134.28	1112.04	1134.28	1134.28
	<b>Total</b>	<b>2296.34</b>	<b>2342.267</b>	<b>2342.27</b>	<b>2296.34</b>	<b>2342.27</b>	<b>2342.27</b>
II	<b>Direct Expenses</b>						
	Estate Maintenance	2098.27	2219.9697	2348.7279	2098.27	2177.16	2259.03
	<b>Total</b>	<b>2098.27</b>	<b>2219.97</b>	<b>2348.73</b>	<b>2098.27</b>	<b>2177.16</b>	<b>2259.03</b>
III	Depreciation	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56	204.56
IV	Allocated share of Management and General overheads	261.45	276.61	292.66	261.45	271.28	281.48
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	-267.94	-358.88	-503.68	-267.94	-310.74	-402.80
VI	Allocated share of FMI	55.46	58.68	62.08	55.46	58.68	62.08
VII	Allocated share of FME	330.09	349.24	369.49	329.91	342.88	363.13
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-274.63	-290.5585	-307.41	-274.4512	-284.20	-301.05
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-542.57</b>	<b>-649.436</b>	<b>-811.09</b>	<b>-542.39</b>	<b>-594.94</b>	<b>-703.85</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	2379.08	2171.55	1958.66	2379.08	2171.55	1958.66
XI	<b>Return on Capital employed</b>	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XII	<b>Capacity Utilization (%)</b>	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	365.22	332.30	299.04	368.74	336.71	304.13
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-907.79</b>	<b>-981.73</b>	<b>-1110.13</b>	<b>-911.13</b>	<b>-931.65</b>	<b>-1007.98</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	-39.53%	-41.91%	-47.40%	-39.68%	-39.78%	-43.03%
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating Income</b>	-42.95%			-40.83%		

## Annex II (e)

**KANDLA DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement for Railway activity**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	(i) Haulage	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(ii) Terminal charges	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	(iii) Others	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	<b>Total</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>	<b>0.00</b>
II	<b>Direct Operating Expenses</b>						
	Maintenance of Yards and Sidings	51.55	54.54	57.70	51.55	53.49	55.50
	<b>Total</b>	<b>51.55</b>	<b>54.54</b>	<b>57.70</b>	<b>51.55</b>	<b>53.49</b>	<b>55.50</b>
III	<b>Depreciation</b>	50.83	63.62	63.62	50.83	63.62	63.62
IV	<b>Allocated share of Management and General overheads</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	-102.38	-118.16	-121.32	-102.38	-117.11	-119.12
VI	<b>Allocated share of FMI</b>	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
VII	<b>Allocated share of FME</b>	6.15	6.50	6.88	6.15	6.39	6.77
VIII	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	-6.15	-6.50	-6.88	-6.15	-6.39	-6.77
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	-108.53	-124.66	-128.20	-108.53	-123.50	-125.89
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	1730.46	1998.04	1924.63	1730.46	1998.04	1924.63
XI	<b>RoCE - Maximum permissible (16% / 6.35%)</b>	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XII	<b>Capacity Utilization(%)</b>	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIII	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	268.29	310.01	299.21	268.21	309.80	298.84
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-376.82	-434.67	-427.41	-376.74	-433.30	-424.73
XV	<b>Traffic Handled in lakh tonnes</b>	96.53	101.36	106.42	96.53	101.36	106.42
XVI	<b>Cost Per Ton</b>	-3.90	-4.29	-4.02	-3.90	-4.28	-3.99

## Annex II (f)

**KANDLA DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement for Cargo handling activity**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	(i) General Cargo Handling & Storage charges	8589.98	9163.45	9341.35	9444.98	10018.45	10196.35
	(ii) Warehousing	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
	(iii) POL including crude oil/ iron Ore	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.40
	<b>Total</b>	<b>11456.53</b>	<b>11807.22</b>	<b>12014.57</b>	<b>12311.53</b>	<b>12662.22</b>	<b>12869.57</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	(ii) Cargo Handling and storage charges (including demurrage)	4306.44	4556.21	4820.47	4372.91	4537.34	4707.94
	(ii) Warehousing	228.18	241.41	255.42	230.36	239.02	248.01
	(iv) POL handling	241.62	255.63	270.46	199.52	207.02	214.80
	<b>Total</b>	<b>4776.24</b>	<b>5053.26</b>	<b>5346.35</b>	<b>4802.79</b>	<b>4983.38</b>	<b>5170.75</b>
III	Depreciation	1547.45	1555.48	1687.61	1547.45	1555.48	1687.61
IV	Allocated share of Management and General overheads	3033.02	3208.94	3395.05	3033.02	3147.06	3265.39
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) (IV)</b>	<b>2099.82</b>	<b>1989.55</b>	<b>1585.56</b>	<b>2928.27</b>	<b>2976.30</b>	<b>2745.82</b>
VI	Allocated share of FMI	356.16	376.82	398.67	356.16	376.82	398.67
VII	Allocated share of FME	2822.22	2985.91	3159.09	2820.69	2931.55	3104.73
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-2466.06	-2609.09	-2760.42	-2464.53	-2554.74	-2706.06
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-366.24</b>	<b>-619.54</b>	<b>-1174.86</b>	<b>463.74</b>	<b>421.57</b>	<b>39.76</b>
X	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>23888.37</b>	<b>23826.51</b>	<b>26172.95</b>	<b>23888.37</b>	<b>23826.51</b>	<b>26172.95</b>
XII	<b>Capacity Utilization (%)</b>	<b>94</b>	<b>78</b>	<b>78</b>	<b>127.18</b>	<b>121.63</b>	<b>118.25</b>
XIII	<b>Return on Capital Employed</b>	<b>3692.67</b>	<b>3683.31</b>	<b>4051.98</b>	<b>3702.53</b>	<b>3694.39</b>	<b>4063.97</b>
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-4058.91</b>	<b>-4302.85</b>	<b>-5226.84</b>	<b>-3238.79</b>	<b>-3272.83</b>	<b>-4024.21</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	<b>-35.43%</b>	<b>-36.44%</b>	<b>-43.50%</b>	<b>-26.31%</b>	<b>-25.85%</b>	<b>-31.27%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-31.89%</b>			<b>-27.81%</b>		

## Annex II (g)

## KANDLA DIVISION

## Cargo Handling Activity

## Consolidated Income &amp; Cost statement for Cargo handling, demurrage and Wharf Cranes

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	Operating Income	<b>8589.98</b>	<b>9163.45</b>	<b>9341.35</b>	<b>9444.98</b>	<b>10018.45</b>	<b>10196.35</b>
<b>II</b>	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	2784.27	2945.76	3116.61	2850.75	2957.94	3069.15
	(ii) Power	358.46	379.25	401.25	358.46	371.94	385.92
	(iii) Fuel	4.31	4.56	4.82	4.31	4.47	4.64
	(iv) Repairs and maintenance	794.97	841.08	889.86	794.97	824.86	855.88
	(a) Stores	87.21	82.27	97.62	87.21	90.49	93.89
	(b) Office & Administrative expenses	121.18	128.21	135.64	121.18	125.74	130.46
	(c) Insurance	0.21	0.22	0.24	0.21	0.22	0.23
	(d) Other Sundry expenses	155.83	164.87	174.43	155.83	161.69	167.77
	<b>Total</b>	<b>4306.44</b>	<b>4556.21</b>	<b>4820.47</b>	<b>4372.91</b>	<b>4537.34</b>	<b>4707.94</b>
<b>III</b>	Cost of surplus manpower	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
<b>IV</b>	Depreciation	1328.75	1328.75	1460.88	1328.75	1328.75	1460.88
<b>V</b>	Allocated share of Management and General overheads	2022.49	2139.79	2263.90	2022.49	2098.54	2177.44
<b>VI</b>	Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (v)	932.30	1138.70	796.10	1720.83	2053.83	1850.09
<b>VII</b>	Allocated share of FMI	231.03	244.43	258.61	231.03	244.43	258.61
<b>VIII</b>	Allocated share of FME	2608.72	2760.03	2920.11	2784.57	2776.60	3071.86
<b>IX</b>	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-2377.69	-2515.60	-2661.50	-2553.54	-2532.17	-2813.25
<b>X</b>	Surplus / deficit (VI) + (IX)	-1445.39	-1376.90	-1865.40	-832.71	-478.34	-963.16
<b>XI</b>	Capital Employed for the activity	13428.81	13612.94	16222.36	13428.81	13612.94	16222.36
<b>XII</b>	Return on Capital Employed	2070.77	2098.9	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
<b>XIII</b>	Capacity Utilization(%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
<b>XIV</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	2070.77	2098.90	2506.16	2067.92	2098.17	2504.50
<b>XV</b>	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)	-3516.16	-3475.80	-4371.56	-2900.63	-2576.51	-3467.66
<b>XVI</b>	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)	-40.93%	-37.93%	-46.80%	-30.71%	-25.72%	-34.01%
<b>XVII</b>	Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income		-41.89%			-30.15%	

## Annex II (h)

**KANDLA DIVISION**  
**Cargo Handling Activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for Warehousing**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	316.63	329.11	342.82	316.63	329.11	342.82
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	16.01	16.94	17.92	18.19	18.88	19.59
	(ii) Power	34.88	36.90	39.04	34.88	36.19	37.55
	(iv) Repairs and maintenance	5.20	5.50	5.82	5.20	5.40	5.60
	(a) Office & Administrative expenses	62.17	65.78	69.59	62.17	64.51	66.93
	(b.) Other Sundry expenses	109.92	116.30	123.04	109.92	114.05	118.34
	<b>Total</b>	<b>228.18</b>	<b>241.41</b>	<b>255.42</b>	<b>230.36</b>	<b>239.02</b>	<b>248.01</b>
III	Cost of surplus manpower	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Depreciation	87.92	95.95	95.95	87.92	95.95	95.95
V	Allocated share of Management and General overheads	377.58	399.48	422.65	377.58	391.78	406.51
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (v)</b>	<b>-377.05</b>	<b>-407.73</b>	<b>-431.20</b>	<b>-379.23</b>	<b>-397.64</b>	<b>-407.65</b>
VII	Allocated share of FMI	6.90	7.30	7.72	6.9	7.30	7.72
VIII	Allocated share of FME	5.63	5.96	6.30	1.97	4.09	3.52
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	1.27	1.34	1.42	4.93	3.21	4.20
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	<b>-375.78</b>	<b>-406.39</b>	<b>-429.77</b>	<b>-374.30</b>	<b>-394.43</b>	<b>-403.45</b>
XI	Capital Employed for the activity	9924.09	9811.26	9681.61	9924.09	9811.26	9681.61
XII	Return on Capital Employed	1537.31	1520.90	1503.40	1550.93	1533.36	1517.32
XIII	Capacity Utilization(%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	1537.31	1520.9	1503.4	1550.93	1533.36	1517.32
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	<b>-1913.09</b>	<b>-1927.2904</b>	<b>-1933.1743</b>	<b>-1925.235</b>	<b>-1927.7831</b>	<b>-1920.76</b>
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)</b>	<b>-604.20%</b>	<b>-585.61%</b>	<b>-563.90%</b>	<b>-608.04%</b>	<b>-585.76%</b>	<b>-560.28%</b>
XVII	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-584.57%</b>			<b>-584.69%</b>		

## Annex II (i)

**KANDLA DIVISION**  
**Cargo Handling Activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for POL**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff			Estimates at the existing level of		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	2549.92	2314.66	2330.4	2549.92	2314.66	2330.4
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	200.47	212.10	224.40	158.37	164.32	170.50
	(ii) Power	8.39	8.88	9.39	8.39	8.71	9.04
	(iii) Repairs and maintenance	24.36	25.77	27.27	24.36	25.28	26.23
	(a) Stores	1.05	1.11	1.17	1.05	1.09	1.13
	(b) Other Sundry expenses	7.35	7.78	8.23	7.35	7.63	7.91
	<b>Total</b>	<b>241.62</b>	<b>255.63</b>	<b>270.46</b>	<b>199.52</b>	<b>207.02</b>	<b>214.80</b>
III	Cost of surplus manpower						
IV	Depreciation	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78	130.78
V	Allocated share of Management and General overheads	632.95	669.66	708.50	632.95	656.75	681.44
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (v)</b>	1544.57	1258.58	1220.66	1586.67	1320.11	1303.38
VII	Allocated share of FMI	118.23	125.09	132.34	118.23	125.09	132.34
VIII	Allocated share of FME	207.87	219.93	232.68	34.15	150.86	29.36
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	89.64	-94.84	-100.34	84.08	-25.78	102.98
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	1454.93	1163.75	1120.32	1670.75	1294.34	1406.36
XI	Capital Employed for the activity	535.45	402.30	268.99	535.45	402.30	268.99
XII	RoCE - Maximum permissible (16% /	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
XIII	Capacity Utilization(%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	84.59	63.51	42.43	83.68	62.87	42.16
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	1370.34	1100.23	1077.89	1587.07	1231.47	1364.20
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)</b>	53.74%	47.53%	46.25%	62.24%	53.20%	58.54%
XVII	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	49.18%			57.99%		

## Annex II (j)

**KANDLA DIVISION**  
**Consolidated Income & Cost statement for Vessel related activity**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Port dues	3424.18	3417.78	3478.99	3252.17	3351.28	3411.30
	(ii) Berth Hire	3573.43	3441.30	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
	(iii) Dry Docking	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
	(iv) Pilotage & Towage	5733.52	5928.59	6457.16	5445.51	5813.23	6331.52
	<b>Total</b>	<b>12821.13</b>	<b>12895.67</b>	<b>13571.92</b>	<b>12177.08</b>	<b>12644.75</b>	<b>13307.85</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>						
	(i) Port conservancy	5117.14	5873.59	6214.26	5020.16	5208.92	5404.77
	(ii) Berthing & mooring	5248.37	5828.57	6166.62	5008.59	5196.92	5392.32
	(iii) Pilotage & Towage	4768.98	5229.44	5532.75	4724.51	4902.15	5086.48
	(iv) Dry Docking	197.28	208.72	220.83	219.08	227.32	235.86
	<b>Total</b>	<b>15331.77</b>	<b>17140.31</b>	<b>18134.45</b>	<b>14972.34</b>	<b>15535.30</b>	<b>16119.43</b>
<b>III</b>	Depreciation	1382.17	1454.08	1473.25	1382.17	1454.08	1473.25
<b>IV</b>	Allocated share of Management and General overheads	3328.74	3521.81	3726.07	3328.74	3453.90	3583.77
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	-7221.55	-9220.53	-9761.85	-7506.17	-7798.53	-7868.60
<b>VI</b>	Allocated share of FMI	376.23	398.05	421.14	376.23	398.05	421.14
<b>VII</b>	Allocated share of FME	2380.49	2518.56	2664.63	2379.20	2472.71	2618.79
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) – (VII)	-2004.26	-2120.5071	-2243.4965	-2002.97	-2074.66	-2197.65
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	-9225.81	-11341.036	-12005.348	-9509.143	-9873.1924	-10066.245
<b>X</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	42722.41	41108.01	39655.46	42722.41	41108.01	39655.46
<b>XI</b>	<b>Return on Capital employed</b>	6626.23	6383.39	6171.19	6621.67	6373.96	6157.45
	Less: Return pertaining to the assets funded from the Escrow account	0.00	0.00	0.00	690.00	797.00	905.00
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>6626.23</b>	<b>6383.39</b>	<b>6171.19</b>	<b>5931.67</b>	<b>5576.96</b>	<b>5252.45</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization (%)</b>	94	78	78	127.18	121.63	118.25
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	6626.23	6383.39	6171.19	5931.67	5576.96	5252.45
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) – (XIII)</b>	-15852.04	-17724.43	-18176.54	-15440.81	-15450.15	-15318.69
<b>XV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)</b>	-123.64%	-137.44%	-133.93%	-126.80%	-122.19%	-115.11%
<b>XVI</b>	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	-131.67%			-121.37%		

## Annex II (K)

**KANDLA DIVISION**  
**Vessel related activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for Port Dues**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>	<b>3424.18</b>	<b>3417.78</b>	<b>3478.99</b>	<b>3252.17</b>	<b>3351.28</b>	<b>3411.30</b>
II	<b>Operating Expenses</b>						
	(i) Salary & wages	433.82	458.98	485.60	336.84	349.50	362.64
	(iii) Fuel	20.11	21.28	22.51	20.11	20.87	21.65
	(iv) Repairs and maintenance	40.27	42.61	45.08	40.27	41.78	43.36
	(v) Dredging	4575.00	5300.00	5607.40	4575.00	4747.02	4925.51
	(a) Stores	46.90	49.62	52.50	46.90	48.66	50.49
	(b) Office & Administrative expenses	-11.81	-12.49	-13.22	-11.81	-12.25	-12.71
	(d) Other Sundry expenses	12.85	13.60	14.38	12.85	13.33	13.83
	<b>Total</b>	<b>5117.14</b>	<b>5873.59</b>	<b>6214.26</b>	<b>5020.16</b>	<b>5208.92</b>	<b>5404.77</b>
III	Cost of surplus manpower	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Depreciation	841.00	841.00	860.17	841.00	841.00	860.17
V	Allocated share of Management and General overheads	1242.20	1314.25	1390.474	1242.20	1288.91	1337.37
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV) – (V)</b>	<b>-3776.17</b>	<b>-4611.05</b>	<b>-4985.91</b>	<b>-3851.19</b>	<b>-3987.54</b>	<b>-4191.01</b>
VII	Allocated share of FMI	106.77	112.96	119.51	106.77	112.96	119.51
VIII	Allocated share of FME	148.80	157.43	166.56	148.72	154.56	163.70
IX	FMI Less FME (VII) – (VIII)	-42.03	-44.47	-47.05	-41.95	-41.60	-44.18
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	<b>-3818.20</b>	<b>-4655.52</b>	<b>-5032.96</b>	<b>-3893.14</b>	<b>-4029.14</b>	<b>-4235.19</b>
XI	Capital Employed for the activity	9136.21	8239.63	7553.52	9136.21	8239.63	7553.52
XII	Return on capital Employed	1414.63	1276.53	1172.18	1414.63	1276.53	1172.18
	Less: Return pertaining to the assets funded from the Escrow account	0.00	0.00	0.00	345.00	398.50	452.50
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>1414.63</b>	<b>1276.53</b>	<b>1172.18</b>	<b>1069.63</b>	<b>878.03</b>	<b>719.68</b>
XIII	Capacity Utilization(%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	1414.63	1276.53	1172.18	1069.63	878.03	719.68
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) – (XIV)</b>	<b>-5232.83</b>	<b>-5932.05</b>	<b>-6205.14</b>	<b>-4962.77</b>	<b>-4907.17</b>	<b>-4954.87</b>
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XVII) in %</b>	<b>-152.82%</b>	<b>-173.56%</b>	<b>-178.36%</b>	<b>-152.60%</b>	<b>-146.43%</b>	<b>-145.25%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-168.25%</b>			<b>-148.09%</b>		

**Annex II (L)**

**KANDLA DIVISION**  
**Vessel related activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for Berth Hire**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff as given by KPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	3573.43	3441.3	3527.77	3393.92	3374.34	3459.13
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	2082.25	2203.02	2330.80	1842.47	1911.75	1983.63
	(ii) Power	150.75	159.49	168.74	150.75	156.42	162.30
	(iii) Fuel	163.85	173.35	183.41	163.85	170.01	176.40
	(iv) Repairs and maintenance	37.20	39.36	41.64	37.20	38.60	40.05
	(v) Dredging	2745.00	3180.00	3364.44	2745.00	2848.21	2955.30
	(vi) Stores	68.82	72.81	77.03	68.82	71.41	74.09
	(vii) Insurance	0.50	0.53	0.56	0.50	0.52	0.54
	<b>Total</b>	<b>5248.37</b>	<b>5828.57</b>	<b>6166.62</b>	<b>5008.59</b>	<b>5196.92</b>	<b>5392.32</b>
III	Cost of surplus manpower	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Depreciation	147.51	219.42	219.42	147.51	219.42	219.42
V	Allocated share of Management and General overheads	315.08	333.35	352.69	315.08	326.93	339.22
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV) – (v)</b>	<b>-2137.53</b>	<b>-2940.04</b>	<b>-3210.96</b>	<b>-2077.26</b>	<b>-2368.92</b>	<b>-2491.83</b>
VII	Allocated share of FMI	83.83	88.69	93.84	83.83	88.69	93.84
VIII	Allocated share of FME	300.82	318.27	336.73	300.66	312.47	330.93
IX	FMI Less FME (VII) – (VIII)	-216.99	-229.58	-242.89	-216.83	-223.78	-237.10
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	<b>-2354.52</b>	<b>-3169.62</b>	<b>-3453.85</b>	<b>-2294.09</b>	<b>-2592.70</b>	<b>-2728.93</b>
XI	Capital Employed for the activity	29026.04	28729.41	28389.77	29026.04	28729.41	28389.77
XII	Return on Capital Employed	4505.15	4465.14	4422.36	4500.25	4455.67	4408.86
	Less: Return pertaining to the assets funded from the Escrow account	0.00	0.00	0.00	345.00	398.50	452.50
	<b>Resultant Return on capital Employed</b>	<b>4505.15</b>	<b>4465.14</b>	<b>4422.36</b>	<b>4155.25</b>	<b>4057.17</b>	<b>3956.36</b>
XIII	Capacity Utilization (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	4505.15	4465.14	4422.36	4155.25	4057.17	3956.36
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) – (XIV)</b>	<b>-6859.67</b>	<b>-7634.76</b>	<b>-7876.21</b>	<b>-6449.34</b>	<b>-6649.87</b>	<b>-6685.29</b>
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)</b>	<b>-191.96%</b>	<b>-221.86%</b>	<b>-223.26%</b>	<b>-190.03%</b>	<b>-197.07%</b>	<b>-193.27%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-212.36%</b>			<b>-193.45%</b>		

## Annex II (m)

**KANDLA DIVISION**  
**Vessel related activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for Pilotage**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff			Estimates at the existing level of		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	5733.52	5928.59	6457.16	5445.51	5813.23	6331.52
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	1481.72	1567.66	1658.58	1437.25	1491.29	1547.37
	(iii) Fuel	529.00	559.68	592.14	529.00	548.89	569.53
	(iv) Repairs and maintenance	746.21	789.49	835.28	746.21	774.27	803.38
	(v) Dredging	1830.00	2120.00	2242.96	1830.00	1898.81	1970.20
	(a) Stores	175.29	185.46	196.21	175.29	181.88	188.72
	(b) Office & Administrative expenses	6.76	7.15	7.57	6.76	7.01	7.28
	<b>Total</b>	<b>4768.98</b>	<b>5229.44</b>	<b>5532.75</b>	<b>4724.51</b>	<b>4902.15</b>	<b>5086.48</b>
III	Cost of surplus manpower						
IV	Depreciation	382.97	382.97	382.97	382.97	382.97	382.97
V	Allocated share of Management and General overheads	1648.15	1743.74	1844.88	1648.15	1710.12	1774.42
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV) – (v)</b>	<b>-1066.58</b>	<b>-1427.56</b>	<b>-1303.44</b>	<b>-1310.12</b>	<b>-1182.01</b>	<b>-912.35</b>
VII	Allocated share of FMI	182.34	192.92	204.10	182.34	192.92	204.10
VIII	Allocated share of FME	1859.85	1967.72	2081.85	1858.84	1931.90	2046.03
IX	FMI Less FME (VII) – (VIII)	-1677.51	-1774.8056	-1877.744	-1676.5027	-1738.9852	-1841.9233
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	<b>-2744.09</b>	<b>-3202.37</b>	<b>-3181.18</b>	<b>-2986.63</b>	<b>-2921.00</b>	<b>-2754.27</b>
XI	Capital Employed for the activity	4267.48	3857.86	3443.09	4267.48	3857.86	3443.09
XII	RoCE - Maximum permissible (16% / 6.35%)	661.12	598.17	534.87	661.43	598.18	534.62
XIII	Capacity Utilization (%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	661.12	598.17	534.87	661.43	598.18	534.62
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) – (XIV)</b>	<b>-3405.21</b>	<b>-3800.54</b>	<b>-3716.05</b>	<b>-3648.05</b>	<b>-3519.18</b>	<b>-3288.89</b>
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)</b>	<b>-59.39%</b>	<b>-64.11%</b>	<b>-57.55%</b>	<b>-66.99%</b>	<b>-60.54%</b>	<b>-51.94%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>		-60.35%			-59.82%	

**KANDLA DIVISION**  
**Vessel related activity**  
**Consolidated Income & Cost statement for Dry Docking**

(Rs. Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates at existing level of tariff			Estimates at the existing level of		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	Operating Income	90.00	108.00	108.00	85.48	105.90	105.90
II	Operating Expenses						
	(i) Salary & wages	50.41	53.33	56.43	72.21	74.93	77.74
	(ii) Power	47.64	50.40	53.33	47.64	49.43	51.29
	(iv) Repairs and maintenance	55.20	58.40	61.79	55.20	57.28	59.43
	(a) Stores	37.59	39.77	42.08	37.59	39.00	40.47
	(b) Office & Administrative expenses	-0.41	-0.44	-0.46	-0.41	-0.43	-0.44
	(c) Other Sundry expenses	6.85	7.25	7.67	6.85	7.11	7.37
	<b>Total</b>	<b>197.28</b>	<b>208.72</b>	<b>220.83</b>	<b>219.08</b>	<b>227.32</b>	<b>235.86</b>
III	Cost of surplus manpower	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
IV	Depreciation	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69	10.69
V	Allocated share of Management and General overheads	123.31	130.46	138.03	123.31	127.94646	132.75724
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) – (III) – (IV) – (v)</b>	<b>-241.28</b>	<b>-241.87</b>	<b>-261.54</b>	<b>-267.60</b>	<b>-260.05</b>	<b>-273.41</b>
VII	Allocated share of FMI	3.29	3.48	3.68	3.29	3.48	3.68
VIII	Allocated share of FME	71.02	75.14	79.50	70.98	73.77	78.13
IX	FMI Less FME (VII) – (VIII)	-67.73	-71.66	-75.81	-67.69	-70.29	-74.45
X	<b>Surplus / deficit (VI) + (IX)</b>	<b>-309.01</b>	<b>-313.53</b>	<b>-337.36</b>	<b>-335.29</b>	<b>-330.34</b>	<b>-347.86</b>
XI	Capital Employed for the activity	292.68	281.11	269.08	292.68	281.11	269.08
XII	Return on Capital Employed	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XIII	Capacity Utilization(%)	94	78	78	127.18	121.63	118.25
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	45.32	43.55	41.75	45.36	43.59	41.78
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) – (XIV)</b>	<b>-354.33</b>	<b>-357.08</b>	<b>-379.11</b>	<b>-380.65</b>	<b>-373.93</b>	<b>-389.64</b>
XVI	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XV/I in %)</b>	<b>-393.70%</b>	<b>-330.63%</b>	<b>-351.03%</b>	<b>-445.31%</b>	<b>-353.10%</b>	<b>-367.93%</b>
XVI	<b>Average Net Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>	<b>-358.45%</b>			<b>-388.78%</b>		

## Annex-III

**Kandla Port Trust****Scale of Rates****CHAPTER - I****1.1. Definitions - General**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply :

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Demurrage" shall mean charges payable for storage of cargo within port premises beyond free period, as specified in the Scale of Rates.
- (iii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iv). "Full Container Load" "(FCL)" shall mean a container having cargo of one Importer/Exporter
- (v). "Hazardous Chemicals" mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (vi). "Less than a Container Load" "(LCL)" shall mean a container having cargo of more than one Importer/Exporter.
- (vii). "Port area" means the custom bonded area of the Port.

**1.2. General Terms & Conditions**

- (i). (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
- (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
- (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (d). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (ii). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (iii). (a). All dollar denominated tariff will be recovered in Indian Rupees after conversion of charges in dollar terms into its equivalent Indian Rupees at the market buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any other Public Sector banks as may be specified from time to time.
- (b). The day of entry of the vessel into port limits shall be reckoned as the day for such conversion. In respect of charges on containers, the day of entry of the vessel in the case of import containers and the day of arrival of containers into the port in the case of export containers shall be reckoned as the day for such conversion.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in 30 days from date of arrival in the cases of vessels staying in the Port for longer period. The basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (v). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (vi). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments and the Port shall pay penal interest on delayed refunds at the rates of 14.75%
  - (b). The rate of interest will be 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India. The penal interest will apply to both the KPT and the port users equally.
  - (c). The delay in refunds by the port will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the user, whichever is later.
  - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the KPT. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trust Act, 1963 and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the Port.
- (viii). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (ix). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.

- (x). An LCL container coming in and going out of the KPT as a unit load will be regarded as an FCL for the purpose of levying charges.
- (xi) (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebate and discounts are floor levels. The Port Trust may, if so desires, charge lower rates and or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Port Trust may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
- (c). The Port Trust should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by this Authority.
- (xii) (a). The vessel related charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo/container related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemized charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship-shore transfer, and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (e). Cargo/container from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transshipment to Indian Port 'B' will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo/containers from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (f). The charges for coastal cargo/containers/vessels shall be denominated and collected in Indian Rupees.

## CHAPTER - II

## VESSEL RELATED CHARGES

## 1. SCHEDULE OF PORT DUES

Sr. No.	Rate per GRT						Frequency of payment in respect of the same vessel
	Kandla			Vadinar			
	Coastal vessel  (in Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)		Coastal vessel  ( in Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)		
		8.414	0.3404		1.730	0.07	The due is payable on each entry into the port

Notes:

- (1). Port Dues of a vessel will be assessed on her total GRT at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2). For oil tankers with segregated ballast, the reduced gross tonnage that is indicated in the "Remarks" column of the International Tonnage Certificate will be taken to be its gross tonnage for the purpose of levying Port Dues.
- (3). A vessel entering the port in ballast and not carrying passengers shall be charged with only 75% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (4). A vessel entering the port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein (with the exception of such unshipment and reshipment as may be necessary for the purposes of repairs) shall be charged with only 50% of the Port Dues with which she would otherwise be chargeable.
- (5). A LASH vessel making a 'second call' to pick up empty and / or laden fleeting LASH barges shall be treated as vessel entering a Port, but not discharging or taking any cargo or passenger therein, and shall not be charged any Port Dues.
- (6). Port dues shall be levied at 50% of the above rates in the following cases:
  - (i). Vessel entering the port for taking any provisions, water bunker, etc. for her own consumption.

- (ii). Telegraph vessel.
- (7). No Port dues shall be chargeable in respect of :
- (i). any pleasure-yacht; or,
- (ii). any vessel which having left any port is compelled to re-enter it by stress of weather or in consequence of having sustained any damage.
- (8). Dedicated daughter vessels employed due to draft restriction at the Kandla port for the purpose of shuttling down between the Vadinar lighterage point and the Kandla port shall be treated as 'coastal vessel' if they possess valid Coastal Licence. Further, no Port Dues shall be levied on them at Kandla if Port Dues are levied at Vadinar.

## 2.1. SCHEDULE OF PILOTAGE FEES

Sr. No	Slabs of GRT	Rate per GRT			
		Kandla		Vadinar	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Upto 30,000 GRT	14.1947	0.5742	6.971	0.282
2.	30,001 - 60000 GRT	Rs.4,25,840 + Rs.11.341 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$ 17,226 + U.S.\$ 0.4588 per GRT over 30000 GRT	Rs.2,09,130+ Rs.5.562 per GRT over 30000 GRT	U.S.\$ 8460 + U.S.\$ 0.225 per GRT over 30000 GRT
3.	Above 60000 GRT	Rs.7,66,070 + Rs.9.9145 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$ 30,990 + U.S.\$ 0.401 per GRT over 60000 GRT	Rs.3,75,990+ Rs4.894 per GRT over 60000 GRT	U.S.\$ 15,210 + U.S.\$ 0.198 per GRT over 60000 GRT

## 2.2. MISCELLANEOUS PILOTAGE FEES

Sr.No.	Items	Rate at Kandla Division		Rate at Vadinar Division	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1	Inward or Outward pilotage cancellation fees (with notice of less than 3 hours).	10013.47	405.076	6765.86	273.70
2	Pilot going to Pilot Station to pilot incoming vessel and returns back due to non-arrival of vessel	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61
3	Pilot boarding an outgoing vessel or leaving in the craft for the	16522.41	688.3828	11,163.79	451.61

	vessel in mooring or stream for pilotage and has to return back due to non-readiness of vessel.				
4	Cancellation of shifting of vessels (with notice of less than 3 hours)	22827.21	936.7512	15,423.79	632.94
5	Services rendered by Pilot to a vessel at OTB / Pilot Station for double banking, etc.	<b>25% of Pilotage fees</b>		<b>25% of Pilotage fees</b>	
6	Attendance fees if Pilot is required to attend a ship at the request of the master or the agent or by the KPT's authorized official for work other than piloting the ship in or out of the harbor or other than berthing or unberthing or shifting of the vessel.	1652.57 per hour or part thereof	66.8516 per hour or part thereof	1,116.60 per hour or part thereof	45.17 per hour or part thereof
7	Pilot detained in the Port Launch for more than half an hour before boarding the vessel.	2653.91 per hour or part thereof	107.3592 per hour or part thereof	1,793.18 per hour or part thereof	72.54 per hour or part thereof
8	Pilot detained on board the vessel to be piloted in or out or shifted for more than 15 minutes.	8286.27 per hour or part thereof	335.2052 per hour or part thereof	5,598.83 per hour or part thereof	226.49 per hour or part thereof

Notes:

- (1). Pilotage fees of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel groups according to GRT of that vessel.
- (2). Pilotage-cum-towage fees shall include one inward and one outward movement with required number of tugs/launches of adequate capacity and shifting of vessels for 'Port convenience'.
- (3). Shifting within the harbour at the request of the vessel shall be charged at 25% of the Pilotage-cum-towage fees.
- (4). No charges shall be levied for shifting of a vessel for port convenience.
  - (i). "Port convenience" is defined to mean the following:
    - (a). If a working cargo vessel at berth or /mooring is shifted / inberthed for undertaking hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby

shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".

- (b). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated PORT CONVENIENCE".
- (c). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel which can not be berthed at other berths due to draft and LOA restrictions vessel is considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (d). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel having priority at the adjacent berth and unless that vessel shifts, another vessel can not be berthed at the adjacent berth due to length restrictions such shifting is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (e). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel carrying hazardous cargo which needs adjacent berth to be kept vacant for safety reasons is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".
- (f). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of commodity restriction on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience"
- (g). Whenever a vessel is shifted to accommodate another vessel on account of handling restrictions on any berth imposed by Port, it be considered as "shifting for Port convenience".
- (h). Whenever a Vessel is shifted to/from anchorage due to tidal restrictions, it will be considered as shifting for Port convenience.
- (i). Whenever a Vessel is shifted on account of Draught restrictions in the channel/bar it will be considered as shifting for Port convenience.
- (j). Whenever a Vessel is shifted to accommodate any other Vessel due to difference in draught at different berths/moorings it will be considered as shifting for Port convenience.
- (k). Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to variation in permissible draught for day and night pilotage it will be considered as shifting for Port convenience.
- (l). Whenever a Vessel is shifted to anchorage due to allotted berth being occupied it will be considered as shifting for Port convenience.
- (m). Whenever a Vessel is shifted to anchorage to prevent idling of berth it will be considered as shifting for Port convenience.

- (n) Shifting a Vessel carried out prior and after making fast buoy moorings for reasons other than the Vessel not being in readiness will be considered as shifting for Port convenience.
  - (o) Shifting a Vessel from anchorage to anchorage for Navigational convenience will be considered as shifting for Port convenience.
  - (p) If a Vessel is shifted due to mal-functioning of Port equipment, clearance of berth, etc. it will be considered as shifting for Port convenience.
  - (q) Chairman, KPT is authorised to enlist any eventuality including commodity and handling restrictions as Port convenience based on the recommendation of a Committee constituted for the same from time to time.
- (ii). Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:
- (a). Non-cargo vessel which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.
  - (b). Vessels using the berth exclusively for overside loading/discharge.
  - (c). Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.
- (5). Additional Pilotage fees shall be levied for vessels shifting to Outer Tuna Buoy (OTB). This will not be charged, however, if the vessel sails out from OTB.
  - (6). When the vessel is shifted/removed to OTB for the convenience/ousting priority of another vessel, the vessel for whose convenience the shifting takes place shall pay Pilotage fees, as applicable.
  - (7). Any pilotage carried out with restricted engine power shall be charged at one-and-half times the rates prescribed in Schedule of Pilotage fees and for piloting a vessel under 'Cold move', Pilotage fees shall be levied at double the rates prescribed in the Schedule of Pilotage fees.
  - (8). Pilotage will not be compulsory in case of vessels upto and below 200 GRT. Such vessels may, however, ask for pilot if they so desire on payment of fees as specified in the Schedule of Pilotage fees.
  - (9). Pilotage will not be compulsory for the vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955 except at the time of initial entry and final departure outward.

- (10). Whenever vessels from the Port are shifted to OTB during exigencies of cyclone/flood/ natural calamities, no Pilotage fees will be recovered for such shifts.
- (11). The rates specified in this schedule are for pilotage from upto 3.22 kilometers (two miles) seaward of the pilot station (Outer Tuna Buoy).

If, however, the vessel requires the Pilot to board the vessel beyond a point 3.22 kms seaward from the pilot station (Outer Tuna Buoy), Pilotage fees at double the rates as specified in this schedule shall be levied. Boarding of pilots shall be restricted to maximum of 9.66 kilometers (6 miles) seaward from pilot station (Outer Tuna Buoy).

- (12). When the pilot is required to attend the vessels which are grounding, drifting, etc. attendance fees of Rs. 1116.65 per hour or part thereof for coastal vessel and US \$ 45.17 per hour or part thereof for foreign-going vessel at Vadinar Division and Rs. 1652.64 per hour or part thereof for coastal vessel and US \$ 66.85 per hour or part thereof for foreign-going vessel at Kandla Division shall be levied. For the services of tug requisitioned to attend/tow such vessels, or other vessels for any other reasons, the tug hire charges at the rate prescribed in the Scale of Rates shall be leviable.
- (13). *When the services of the pilot are requisitioned for inward pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel, a notice of not less than 4 hours during day time and not less than eight hours during night time shall be given. In case of outward Pilotage a notice of not less than 4 hours during day time and not less than 8 hours during night before the time the pilot is required to board the vessel shall be given. If the services of the pilots are requisitioned within less than the aforesaid 4 hours / 8 hours as the case may be for inward Pilotage or for shifting of a mechanically propelled vessel or for outward Pilotage, then the Agents have to pay late submission charges of pilotage requisition equivalent to cancellation charges.*

However in respect of vessels whose ETA is delayed for less than 3 hours and amendment letter given atleast 3 hours prior to pilot boarding time then this will not be treated as cancellation.

- (14). Where the KPT or its authorised official is satisfied that the pilot cannot be posted at the time mentioned in the requisition due to non-availability of berth for the incoming ships or due to tide timings and the like, the time and date for boarding the vessel by the pilot shall be fixed by the KPT or its authorised official.
- (15). No requisition will, however, be required if a pilot is required to shift/attend a vessel in an emergency beyond the control of a Master of the vessel, such as fire on board, dragging of anchor, and the like.

### 3.1. A. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR GENERAL CARGO AND LIQUID CARGO BERTHS AT KANDLA DIVISION.

Sr. No.	Rate per GRT per 1 hour or part thereof			
	General Cargo Berths		Liquid Cargo Berths	
	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	0.1125	0.0046	0.1125	0.0046

### 3.1. B. SCHEDULE OF BERTH HIRE CHARGES FOR SAILING VESSELS, LAUNCHES, TUGS, SMALL CRAFTS, BARGES ETC AT KANDLA DIVISION.

Sr. No.	Particulars	Coastal Vessel (in Rs.)	Foreign-going Vessel (in US \$)
1.	Sailing vessels, launches, tugs, small crafts, etc. using south, north and west wharves of Bunder Basin, Maintenance Jetty, Ferry Berths and Service Jetty at OOT (per 1 hour or part thereof).	10.8915	0.4406
2.	Vessels licenced under the Kandla Harbour Craft Rules, 1955: For use of quay berth or any berth wharf or jetty (per GRT per 1 hour or part thereof)	0.0292 (subject to a minimum of Rs.83.4152)	0.0012 (subject to a minimum of US\$3.3744)
3.	Berth hire and mooring fees for LASH barges (per 1 hour or part thereof).	13.6043	0.5503
4.	Berth hire / mooring fees / stream dues for fishing trawlers (per 1 hour or part thereof).	1.9207	0.0777

#### Notes:

- (1). The Berth hire charges of a vessel shall be assessed on her total GRT (Gross Registered Tonnage) at the rate shown against the relevant vessel group according to GRT of that vessel.
- (2). Berth hire charge for non-crane general cargo berths shall be levied at 80% of the rates prescribed in this Schedule.
- (3). In the case a vessel is double banked with another vessel occupying General cargo berth or Oil jetty berth, the vessel so double banked will be charged at the rate of 50% the Berth hire charges specified above.
- (4). The cranes and equipments are supplied on the condition that the Port shall not take any responsibility for any loss or damage to life or property or break down of it at any stage which may occur or result out of use of equipment owing to any reason and that the liability of such loss/ damage/ break-down shall rest with the

user/hirer of the equipment. The users will be solely responsible for damages to equipment and Port property that may occur or result during the working of equipment as per requisition on account of any reason, such as, overloading of crane, under coaming, improper slinging of cargo etc. The parties shall make good of the damages (fair wear and tear excepted) and pay to the Port all cost or repairing of damages and replacement actually incurred.

- (5). No berth hire shall be levied for the period when the vessels idle at berths due to break down of port equipment or power failure or any other reasons attributable to the Port.
- (6). A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for pilot for sailing within four hours (or within such extension granted by the Kandla Port Trust in writing for stated reasons). If the vessels do not call for the pilot for sailing within the period of four hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Kandla Port Trust or officials authorized by it, the vessel shall pay additional berth hire charges at the rate of 5 times the normal rate for the period from the time of expiry of four hours or such extended period by the Kandla Port Trust or officials authorized by it till the time of calling the pilot.
- (7). The additional berth hire charges specified in Note 6 shall not be charged for the following cases.
  - (a) Vessel waiting for tide, draft etc to sail for the safety of the vessel.
  - (b) Strike by the port employees
  - (c) Loading arm disconnection problem and
  - (d) Usage of idle berth with concurrence of Kandla Porto Trust or officials authorized by it.
  - (e) Any other reason not attributable to the vessel or its agent.

3.2. SCHEDULE OF MOORING CHARGES

Sr. No	Particulars	Rate per GRT per 1 hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Mooring charges at Kandla	0.0256	0.001
2.	For vessels using SBM at Vadinar	0.0103	0.00042

**3.3. SCHEDULE OF ANCHORAGE CHARGES**

Sr. No	Particulars	Rate per 1 hour or part thereof	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Sea-going mechanically propelled vessels:		
(a).	Kandla OTB	17.9727	0.7271
(b).	Vadinar	5.8710	0.2375
2.	Inner Anchorage (per GRT)		
(a).	Kandla	0.0182	0.0007
(b).	Vadinar	0.0123	0.0005
3.	Crafts other than sea-going vessels		
(a).	Kandla	3.4024	0.1376
(b).	Vadinar	2.2989	0.093

**3.4. TRANSHIPMENT / LIGHTERAGE FEES FOR VESSELS LYING ON THEIR OWN ANCHORS.**

Particulars	Rate per GRT per 30 days or part thereof			
	Mother vessels (vessels arriving with cargo to be transferred)		Daughter vessel (vessels receiving cargo)	
	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
Anchorage fees for vessels lying on their anchors in stream and carrying out transhipment / lighterage operations.				
(a) Kandla	2.7439	0.1110	0.6860	0.0277
(b) Vadinar	1.8540	0.0750	0.4635	0.0187

NOTE: This rate is applicable only in case of cargo not manifested for/from Kandla.

## 3.5. SCHEDULE OF BEACHING CHARGES

Particulars	Coastal vessel (In Rs.)	Foreign- going vessel (in US \$)
<b>Vessels lying idle in the beach (rate per GRT per calendar month or part thereof)</b>		
(a) Kandla	2.0853	0.084
(b) Vadinar	1.4090	0.057

General Notes relating to Schedules 3.1 to 3.5:

- (1). The period of 1 (one) hour shall be reckoned from the time the vessel occupies berth/mooring/anchorage.
- (2). No vessel shall be liable to pay both Mooring fees and Berth hire in 1 hour time if there is a shifting from mooring berth to quay berth or vice versa. The rate applicable at the commencement of the hour shall be charged for that hour and thereafter the rate chargeable at the new place, berth or mooring point shall be applicable.
- (3). Launches/crafts belonging to the Central/State Governments engaged in anti-smuggling activities shall be exempted from the levy of Berth hire, Mooring fees and Anchorage charges.
- (4). Where vessels are having single tonnage i.e. NRT the same will be treated as GRT.
- (5). If during the period of 1 hour time, a vessel lying at anchor at Outer Tuna Buoy or stream in Harbour area is shifted to mooring or at cargo berth, the Anchorage charges only will be charged upto the time of making fast in the mooring or berth as the case may be. The levy of Mooring fees or Berth hire will start from the point of time the vessel is made fast to mooring or berth, upto the time of unmooring or unberthing.
- (6).
  - (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signaling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
  - (ii). There shall be a penal berth hire equal to berth hire charges of one days berth hire charge for a false signal.
  - (iii). The Master / Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- (7). For priority berthing, fees equivalent to berth hire charges for a single day or 75% of the berth hire charges for the period of stay, whichever is higher shall be levied extra.

- (8). For Ousting priority, fees equivalent to 100% of the normal Berth hire charges for actual period of stay shall be levied extra.

**CHAPTER - III**  
**CARGO RELATED CHARGES**

1. **SCHEDULE OF WHARFAGE CHARGES**

Sr. No	Particulars of commodities	Unit	Foreign Rates (In Rs.)	Coastal rates (In Rs.)
(A)	<b>Liquid (in bulk)</b>			
1.	<b>POL and products</b>			
(a).	Crude Oil	M.T.	12.00	12.00
(b).	POL Products	M.T.	26.25	26.20
(c).	LPG	Cu.m.	100.00	60.00
2.	Edible oil – crude and refined	M.T.	30.00	18.00
3.	Non Hazardous chemicals	M.T.	30.00	18.00
4.	Hazardous chemicals	M.T.	40.00	24.00
(B)	<b>Dry Cargoes</b>			
1.	Fertiliser and raw material including sulphur	M.T.	24.00	14.40
2.	Food grains, cereals, pulses and oilseeds	M.T.	9.00	5.40
3.	Cement & clinker	M.T.	18.00	10.80
4.	Ores and minerals (in all forms)	M.T.	13.50	8.10
5.	Granites and marbles	M.T.	18.00	10.80
6.	Metals (Ferrous / non- ferrous) (including pipes, plates, pig iron and coil sheet)	M.T.	30.00	18.00
7.	Metal scrap	M.T.	36.00	21.60
8.	Animals (small)	Nos.	6.00	3.60
9.	Animals (big)	Nos.	24.00	14.40
10.	Animal products, bone meal, hides and skins.	M.T.	9.00	5.40
11.	Oil cakes and fodder	M.T.	9.00	5.40
12.	Waste paper and newsprint	M.T.	24.00	14.40
13.	Construction material and sand	M.T.	13.50	8.10
14.	Coal and coke (including firewood)	M.T.	18.00	10.80
15.	Wood, timber and bamboo	Cu.m.	24.00	14.40
16.	Jute & jute products and coir products.	M.T.	18.00	10.80
17.	Cotton including cotton waste	M.T.	18.00	10.80
18.	Salt	M.T.	3.00	1.80
19.	Sugar	M.T.	9.00	5.40
20.	Synthetic resin and wood pulp	M.T.	36.00	21.60
21.	Arms, ammunition, explosives and defence stores	M.T.	78.00	46.80
22.	Dry chemicals including soda ash, HDPE, PVC, LDPE, etc.	M.T.	18.00	10.80
23.	Passengers (Embarking & Disembarking)	Per Person	192.00	115.20

24.	Empty containers (upto 20 feet)	Nos.	144.00	86.40
25.	Empty container (above 20 feet)	Nos.	216.00	129.60
26.	Loaded container ( upto 20 feet)	Nos.	720.00	432.00
27.	Loaded container (above 20 feet)	Nos.	1080.00	648.00
28.	Project materials	Ad valorem	0.24%	0.144%
29.	Machinery including motor vehicles and auto components/electrical	Ad valorem	0.24%	0.144%
30.	Fruits, nuts, tapioca, coconut, Copra, tamarind seeds, etc.	Ad valorem	0.78%	0.468%
31.	All other unspecified goods	M.T.	42.00	25.20
(C)	<b>Miscellaneous</b>			
1.	Packing materials, ships' dunnage, ships' fittings fodder accompanying live stock and not manifested as cargo		FREE	
2.	Postal articles, Diplomatic mail, bonafide crew's luggage and personnel effects accompanying them, personnel baggage and military equipment accompanying military personnel moving on duty.		FREE	
3.	Bunkers for central and state government launches engaged in anti-smuggling activities,		FREE	
4.	Bonafide ship's stores including ship's provision.		Rs. 600 per shipping bill	
5.	Ship's Bunkers		50% of normal wharfage	

Notes:

- (1). The rates of wharfage charges prescribed above in their application to cargoes other than Bulk, i.e. break bulk and non-containerised cargo shall be charged Rs.18/- per MT for foreign and Rs. 10.80/- per MT for Coastal cargo for supply of Port labour in addition to the above rates.
- (2). Wharfage charges for liquid bulk cargo prescribed above are applicable for handling at the Liquid Cargo Berths. If Liquid bulk cargo is handled at General Cargo Berths, 20% additional wharfage will be charged.
- (3). 50% of the wharfage charges shall be levied as transshipment charges in the cases where the cargo discharged from the mother vessel to daughter vessel within port limits is destined to other ports. In case of transshipment of crude at Vadinar, transshipment charges of Rs. 5/- per M.T. shall be levied.
- (4). Wharfage charges on bulk items of cargo excepting POL products (mineral oil) shall be levied on the manifested tonnage of the vessels. In the case of mineral oils, the quantity shown in out turn reports duly certified by Customs shall be the basis for levy of wharfage charges.
- (5). 'Advalorem' charges on imports shall be calculated on CIF value; on the exports on FOB value; and on coastal cargo on value specified in the bill of coastal goods. Customs' Bill of Entry/ shipping bill/ bill of coastal goods shall be the main documents for assessing the value of cargo for wharfage purpose and where it is

not available, the value will be determined based on the bill of lading/ invoices, etc.

- (6). The advalorem rates prescribed in this Schedule are inclusive of cost of shore labour, handling, etc. Shipping documents such as Bill of lading/shipping bill shall be produced to assess the wharfage charges on CIF/FOB value of the consignments, as the case may be.
  - (7). Wharfage charges shall be leviable on the goods actually exported. Cargo brought into the Port for export, if removed for any reason, with the prior written permission of Customs Department, a fee equivalent to wharfage charges applicable for such cargo, is payable irrespective of the cargo stored on transit or rental terms.
- Fifteen days free period will be allowed to the export cargoes stored on transit terms and removed from the Port area for any reason.
- (8). Transshipment cargo, if discharged and re-loaded on to the same vessel, single wharfage shall be leviable for both the movements.
  - (9). The wharfage shall be calculated on the total tonnage of each item of goods. For this purpose, the gross and not the net tonnage of each package, as specified in the relative invoice or other shipping document, shall be reckoned with subject to fresh check, if the circumstances so require.
  - (10). Wharfage, as applicable, will be levied on cargo discharged from one hatch of a vessel and reshipped in another for trimming or rearranging the vessel's cargo either by lighters from over side or over the docks wharves.
  - (11). Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in those schedules.
  - (12). For the limited purpose of recovery of wharfage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.

## 2. SCHEDULE OF DEMURRAGE CHARGES

### 2.1. Free Period

Sr. No.	Particulars	Imports	Exports
1.	General Cargo	5 days	15 days
2.	Timber logs	8 days	--
3.	Export cargo to be stuffed into containers	--	15 days
4.	Export cargo taken back for any reason.	--	15 days
5.	Hazardous goods	3 days	3 days

Notes:

- (1). For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and the port's non working days shall be excluded.

- (2).
  - (i). Free period for imports shall be reckoned with from the date of complete discharge of vessel's cargo.
  - (ii). When a vessel's cargo is partly discharged in stream and partly on wharf, the free period of storage in transit sheds and yards shall be reckoned with separately.
  - (iii). Free period in respect of cargo discharged in lighters in stream shall commence from the date of complete landing of the cargo on the wharf from the lighters.
  - (iv). Free period in respect of cargo landed directly on the wharf shall commence from the date of complete discharge of the cargo by the vessel.
  - (v). In case of removal of the vessel from the berth for any reason whatsoever before complete discharge of the manifested quantity, the free period shall start for the cargo so discharged from the time of the removal of the vessel from the berth.
  - (vi). When import cargo is stored in transit terms and then converted into re-export, free period will be considered from the date of filing of export documents like shipping bill.
- (3). Free period for exports shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit / port area. The demurrage will cease from the day following the date of berthing of vessel. In case of stream loading, the demurrage will cease from the day of loading of first barge. Demurrage will cease for the total cargo actually loaded through barges to the vessel in the same voyage.
- (4). Free period on export cargo to be stuffed into container shall commence from the date on which the cargo is brought in the transit area. The demurrage shall cease from the day of stuffing (both days inclusive).
- (5). Free period for export cargo taken back for any reason shall commence from the time the export cargo is brought into the port area.
- (6). Sundays and Holidays shall be included for the purpose of calculation of free period for hazardous cargo both for imports and exports. The demurrage charges on hazardous goods shall be levied at double the normal rates specified in above schedule.
- (7). **Survey Goods**  
Goods detained for survey shall enjoy free storage for a period of seven days from the date of complete discharge of vessels cargo, subject to the conditions that :
  - (i) Application for survey addressed to the KPT or its authorised official is received within the normal free period applicable.
  - (ii) The importers shall submit a survey certificate indicating full particulars of cargo surveyed within 21 days after the expiry of normal free period applicable.

(8). **Salvage Goods**

The free period of seven days will be counted from the date on which the goods are actually salvaged.

(9). **Unclaimed Goods**

Unclaimed goods when sold by the Port Administration under the rules in force, a free period of seven days shall be allowed from the date of acceptance of the bid by the KPT.

- (10) For the limited purpose of recovery of demurrage charges only the term 'container' means container other than shippers' own container.

2.2. **Demurrage Charges**

Demurrage charges shall be levied on all goods left in the Port's transit sheds and yards beyond the free days, including Sundays and Holidays.

(Amount in Rs.)

Sr. No.	Particulars	Unit	Covered Area	Open Area
1.	1 <sup>st</sup> week	<i>Per M.T. or part thereof per day or part thereof.</i>	3.00	1.50
2.	2 <sup>nd</sup> week	- do -	4.50	2.28
3.	3 <sup>rd</sup> week	- do -	6.00	3.00
4.	4 <sup>th</sup> week	- do -	12.00	6.00
5.	5 <sup>th</sup> week	- do -	24.00	12.00
6.	6 <sup>th</sup> week	- do -	48.00	24.00
7.	7 <sup>th</sup> week and above	- do -	96.00	48.00

**Notes:**

- (1). A day shall be reckoned as calendar day from 0800 hours to 0800 hours or part thereof for the purpose of demurrage charges.
- (2). *Demurrage on goods detained by Customs:*
  - (i). Periods during which goods are detained by the Commissioner of Customs for the purpose of special examination involving analytical or technical test other than the ordinary process of appraisement and certified by the Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers; and
  - (ii). where goods are detained by Commissioner of Customs on account of Import Control formalities and certified by Commissioner of Customs to be not attributable to any fault or negligence on the part of the importers, for such period of detention under (i) and (ii), the demurrage charges shall be recovered as under:

First 30 days of detention	:	20% of applicable demurrage
31 <sup>st</sup> to 60 <sup>th</sup> day	:	50% of applicable demurrage
Beyond 60 days	:	100% of applicable demurrage

- (3) Demurrage charges on both import & export cargo/container shall not accrue for the period when the Port is not in a position to deliver/ship cargo/container when requested by the Users.

### 2.3. SCHEDULE OF DWELL TIME CHARGES ON CONTAINERS

Period of occupation	Rate per container per day or part thereof					
	Upto 20' Container		Above 20' but up to 40' Container		Above 40' Container	
	Foreign U.S. \$	Coastal (in Rs.)	Foreign U.S. \$	Coastal (in Rs.)	Foreign U.S. \$	Coastal (in Rs.)
First 07 days	Free	Free	Free	Free	Free	Free
08 to 15 days	0.60	24.72	1.20	49.44	1.80	74.16
16 to 30 days	1.20	49.44	2.40	98.88	3.60	148.32
31 to 45 days	1.80	74.16	3.60	148.32	5.40	222.48
Above 45 days	3.60	148.32	7.20	296.64	10.80	444.96

#### Notes:

- (1). Import containers removed out of the Port area for destuffing/ stuffing shall be charged dwell time charges from the day following the complete discharge of the vessel till the date of removal (including the date of removal). Similarly, export containers received shall be charged dwell time charges from the date of receipt till the day prior to the date of shipment (excluding the date of shipment).
- (2). If a container has already been charged dwell time charges on a particular day, the same unit will not be charged again on the same day even if it is moved between the areas referred to above.
- (3). The dwell time charges on a container shall be levied irrespective of whether the container is stored on chassis or on ground or stacked high.
- (4). The storage charges on abandoned FCL containers/shipper owned containers shall be levied upto the date of receipt of intimation of abandonment in writing or 75 days from the day of landing of the container, whichever is earlier subject to the following conditions:
  - (i). The consignee can issue a letter of abandonment at any time.
  - (ii). If the consignee chooses not to issue such letter of abandonment, the container Agent/MLO can also issue abandonment letter subject to the condition that,
    - (a). the Line shall resume custody of container along with cargo and either take back it or remove it from the port premises; and
    - (b). the line shall pay all port charges accrued on the cargo and container before resuming custody of the container.

- (iii). The container Agent /MLO shall observe the necessary formalities and bear the cost of transportation and destuffing. In case of their failure to take such action within the stipulated period, the storage charge on container shall be continued to be levied till such time all necessary actions are taken by the shipping lines for destuffing the cargo.
- (iv). Where the container is seized/confiscated by the Custom Authorities and the same cannot be destuffed within the prescribed time limit of 75 days, the storage charges will cease to apply from the day the Custom order release of the cargo subject to lines observing the necessary formalities and bearing the cost of transportation and destuffing. Otherwise, seized/confiscated containers should be removed by the line/consignee from the port premises to the Customs bonded area and in that case the storage charge shall cease to apply from the day of such removal.

#### 2.4. CHARGES FOR SUPPLY OF ELECTRICITY TO REEFER CONTAINERS

Particulars	Rate per container per 4 hours or part thereof					
	Upto 20' containers		Above 20' but upto 40' containers		Above 40' container	
	Foreign U.S. \$	Coastal Rs.	Foreign U.S. \$	Coastal Rs.	Foreign U.S. \$	Coastal Rs.
Charges for supply of electricity to reefer containers.	3.30	135.96	4.95	203.94	6.60	271.92

#### Notes:

- (1). Reefer points will be allotted on per point basis.
- (2). (i). The port reserves the right to supply power to reefer containers and shall not be responsible for any loss whatsoever that the user may incur in the event of the following:
- Failure of electric supply due to reasons beyond the control of the KPT;
  - The KPT's inability to supply power in time; and,
  - Disconnection of the supply of power without assigning any reasons, should this become necessary for smooth operation in the Docks.
- (ii). The KPT will permit users to make their own arrangement for alternative power supply by bringing generating sets or otherwise at their own cost when power supply is disrupted / disconnected.
- (iii). Additional charges for supply of electricity to reefer points shall not be leviable for the duration of such non-supply of electric power.

**2.5. LICENCE (STORAGE) FEES ON GENERAL CARGO****(A). FOR OPEN SPACE**

Period of occupation	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof		
	Kutchha Plots (uncemented / unasphalted) ( in Rs.)	Pucca Plots (cemented asphalted) ( in Rs.)	Bins and raised plinth ( in Rs.)
0 – 60 days	42.00	72.00	84.00
61 – 90 days	84.00	144.00	168.00
91 – 180 days	105.00	180.00	210.00
Beyond 180 days	126.00	216.00	252.00

**(B). FOR COVERED SPACE**

Period of occupation	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per month or part thereof
	(in Rs.)
0 – 60 days	180.00
61 – 90 days	360.00
91- 180 days	450.00
Beyond 180 days	540.00

**Notes:**

- (1). Period for the purpose of calculation of Licence (Storage) fees shall be counted taking into account the period of stay of the cargo, both for open and covered areas.
- (2). Application for storage spaces shall be made before storage of goods to the KPT or its authorised official. Any unauthorised occupation of storage spaces shall be liable for payment of double the rent, as a penalty.
- (3). Licence (Storage) fees shall be paid in advance. Penal interest, as prescribed in point no. (vi) (b) in 1.2. General Terms and Conditions in Chapter I shall be levied on the amount due but not paid from the date on which the amount becomes due till the date of actual payment which shall in no case exceed 7 days. If, for any reason, payment is delayed beyond 7 days from the date of the amount becoming due occupation will be treated as unauthorised.
- (4). The space allotted shall be vacated on notice from the KPT or its authorised official failing which it will be treated as unauthorised occupation; and, the Port Authorities shall take other action, as deemed fit.
- (5). The KPT shall have the right to take over the spaces, allotted on rental basis, which are unoccupied/empty without any prior notice in the interest of the Port operation. In such cases, proportionate reduction in rent shall be allowed.

- (6). The day for the purpose of levy of storage charges will be from 08.00 hrs. to 08.00 hrs.
- (7). If operational area is leased on rental to users, storage charges on containers/demurrage on cargo stored therein shall not be levied again.

## 2.6. CHARGES FOR OFFICE ACCOMMODATION (INSIDE PORT AREA)

Basis of charge	Rate
Per sq. metre or part thereof per month	Rs.72.00

## CHAPTER - IV

### MISCELLANEOUS CHARGES

#### 1. SCHEDULE OF CHARGES FOR FRESH WATER SUPPLY TO VESSELS

Particulars	Rate per kilolitre or part thereof	
	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
Water supplied to vessels / Craft alongside berths		
(a) Kandla	62.671	2.535
(b) Vadinar	42.345	1.713
	Subject to minimum charges for 100 Kls.	

*Note:*

*The minimum charges as prescribed shall be levied if the Owner, Master or Agent or his authorised representative of the vessel refuses to take delivery of water, as requisitioned.*

#### 2. SCHEDULE OF CHARGES FOR ISSUE OF ENTRY PERMIT, TOKEN, CERTIFICATES & STATISTICAL STATEMENTS

Sr. No.	Particulars	Rates
1.	Charges for issue of permanent entry permit and token.	Rs. 90.00
2.	Charges for issue of certificate and Statistical statement by Traffic and Marine departments.	Rs. 60.00

## Notes:

- (1). No charges shall be levied from non-commercial Department of Government of India, State Governments, Committees appointed by Governments, Press Agencies or their representatives requiring statistics for publication in press.
- (2). No fee shall be charged for issue of passes/token to employees of the KPT.

3. **SCHEDULES FOR HIRE CHARGES FOR MOBILE CRANES, FORKLIFTS, ETC. FOR CARGO HANDLING PURPOSE**

Sr. No.	Particulars	Unit	Coastal		Foreign	
			Rate (in Rs.)	Min. (in Rs.)	Rate (in Rs.)	Min. (in Rs.)
1.	Forklift truck of capacity upto 3 tonnes	Per hour or part thereof	201.60	403.20	336.00	672.00
2.	Forklift truck of capacity above 3 tonnes upto 5 tonnes	-do-	223.92	447.84	373.20	746.40
3.	Pay loader (Front End Loader)	-do-	253.44	506.88	422.40	844.80
4.	Tractor (capacity upto 10 tonne)	-do-	200.16	400.32	333.60	667.20

## Notes:

- (1). (i). The hire charges will commence from the time of dispatch of the equipment subject to maximum transit time of 30 minutes, provided the equipment so dispatched is made available for operation at work site.
- (ii). The period of detention of each occasion of 30 minutes and above on account of break down of equipment and withdrawal of the equipment by the port for its own work during the period of requisition will be excluded for computation of the period of hire.
- (2). The parties are required to submit requisition for specified shifts/period for cranes and other cargo handling equipment by 1430 hours on working days for the 3<sup>rd</sup> shift of the day and 1<sup>st</sup> and 2<sup>nd</sup> shift of the following day. The equipment will be provided subject to availability of staff and equipment.
- (3). The parties are allowed to cancel the requisition for equipment before or after it is supplied to them by giving one hour's notice.
- (4). The conditions specified at 2 and 3 above will also be applicable to supply of wharf cranes to master/owner/agent of the vessel for cargo handling operations for which the charges are included in the Berth hire charges.

**4. SCHEDULE OF WEIGHMENT CHARGES**

No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of weigh bridge by trucks & other small vehicles	Per vehicle	30.00
2.	For use of weigh bridge by Trailors and other large vehicles	- do -	60.00
3.	For hiring weights only	For set per day or part thereof	14.40
4.	For issuing weighment certificates	Per consignment	72.00

Notes:

- (1). The attendant labour shall be supplied by the parties concerned.
- (2). No weighment charges are leviable if weighment is done in the interest of the port for the purpose of assessing Port charges.

**5. SCHEDULE OF CHARGES FOR DIRTY BALLAST TANK, TRANSFER / INTER-TRANSFER OF POL PRODUCTS**

Sr. No.	Particulars	Unit	Rate (in Rs.)
1.	For use of dirty ballast tanks of 4000 tones capacity	per shift of 8 hrs. or part thereof	18,600.00
2. (i).	Transfer of POL products from Dirty Ballast Tank in Old Kandla to the HPCL terminal Kharirohar and vice versa through KPT's 12" dia pipeline.	Per shift of 8 hours or part thereof	6634.80
(ii).	Diesel operated pump (600HP) Connected with 12" dia pipeline.	Per hour or part thereof	700.80
(iii).	Electric pumps (519 HP) with 12" dia pipeline	- do -	405.60
(iv).	Electric pumps (519 HP) with 16/2" dia pipeline	- do -	404.40
3.	Inter-transfer of POL products from M/s.IOC fore shore terminal to Oil companies at Kharirohar and vice versa through Kandla Port Trust pipelines.	Per shift of 8 hours or part thereof	12894.00

681 92711-22

**General Notes for Schedules 1, 2, 4 and 5**

The appliances shall be hired subject to the condition that the Port undertakes no responsibility for any loss or damage to life or property which may directly or be caused due to failure of the appliances at any stage and that the hirer shall keep the appliances in good order and condition and shall make good all damages (fair wear and tear excepted) whether by accident by fire or otherwise in all cases where the appliances are manned by the hirer themselves or otherwise. The cost of repairing the damage shall be that actually incurred for the purpose including the usual indirect and centage charges, while the cost of replacement will be either the original book value or the replacement cost whichever is higher.

**6. SCHEDULE OF CHARGES FOR USE OF PORT FLOATING CRAFT**

Sr.No.	Description	Unit	Rate at Kandla Division		Rate at Vadinar Division	
			Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign going vessel (In US\$)	Coastal Vessel (In Rs.)	Foreign going vessel (In US\$)
<b>A</b>	<u>Crafts</u>	Per hour or part thereof				
	Upto- 200 B.H.P.		983.04	39.767	983.04	39.767
	201 – 400 B.H.P.		2842.80	115.00	2842.80	115.00
	401 – 1500 B.H.P		3458.83	139.920	3458.83	139.920
	1501 – 2000 B.H.P		13503.30	546.25	13503.30	546.25
	Above 2000 B.H.P.		14214.00 (subject to a minimum of Rs. 42642.00)	575.00 (subject to a minimum of US\$ 1725.00)	14214.00 (subject to a minimum of Rs. 42642.00)	575.00 (subject to a minimum of US\$ 1725.00)
<b>B</b>	Fire fighting craft	Per block of 8 hours or part thereof	52340.78	2117.345	52340.78	2117.345
<b>C</b>	Water barge 'BHIMSEN'	Per hour or part thereof	4614.43	186.668	4614.43	186.668

**Notes:**

- (1). Hire charges of 35 ton BP tug for pull back operations at Vadinar is subject to following conditions :
  - (i). The hire charges shall be levied per hour or part thereof. The rate per hour or part thereof shall be Rs. 16,877.889 for a coastal vessel and US \$ 682.762 in case of a foreign going vessel.

(ii). If the tug is hired by the oil companies in continuation before or after pull back operations, the charges will be levied at Rs.16877.889 for coastal vessel and US \$ 682.702 per half hour or part thereof for foreign going vessel.

- (2). Where the agents, owners/ masters of the vessels or other port users share the launches with the Port Trust's pilots or other officials on duty within Kandla Port limits, subject to availability, convenience of the time, etc., each party shall pay fire charges for craft at the one third of the rate prescribed in the Scale of Rates.
- (3). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Kandla Division either in mooring or anchorage shall be reduced by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charge of US\$ 12.684 in case of foreign going vessel and Rs. 313.54 in case of coastal vessel.
- (4). Charges for hire of general purpose launches by agents or masters owners of the vessels or port users for use within Vadinar Division either in mooring or anchorage shall be reduced by 50 percent of the existing rates, subject to minimum charge of US\$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs. 211.85 in case of coastal vessel.
- (5). If a craft at Kandla Division is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charge of US\$ 12.684 in case of foreign going vessel and Rs. 313.54 in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.
- (6). If a craft at Vadinar Division is shared by more than one party, the charges payable, subject to minimum charges of US\$ 8.57 in case of foreign going vessel and Rs. 211.85 in case of coastal vessel as aforesaid, shall be equally shared by all the parties.
- (7). Charges for hiring of port's tug for towing lash barges within the Kandla Port limits shall be reduced by 50% of the rates prescribed.

#### 7. SCHEDULE OF CHARGES FOR STEEL FLOATING DRY DOCK.

Sr. No.	Particulars	Rate per vessel					
		Crafts upto 30 mtrs.		Crafts between 30 to 60 mtrs		Crafts above 60 mtrs	
		Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
1.	Docking & un-docking the vessel including 1 <sup>st</sup> day hire and cleaning of dry dock.	81353.00	2481.96	16270.00	2481.96	85817.10	3471.58

2.	Dry dock hire from 2 <sup>nd</sup> day to 8 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	21693.06	877.55	26032.98	1053.11	30372.81	1228.68
3.	Dry dock hire from 9 <sup>th</sup> day to 20 <sup>th</sup> day (both days inclusive) per day or part thereof	32541.28	1316.39	39048.36	1579.63	46557.11	1842.93
4.	Dry dock hire from 21 <sup>st</sup> day or part thereof	52426.78	2120.83	62912.42	2545.00	73397.11	2969.15

Sr. No.	Particulars	Coastal vessel (in Rs.)	Foreign-going vessel (in US \$)
5.	Removing and refitting keel blocks in way of repairs. Besides, special blocks, if required to be laid on account of peculiarities in the construction of any vessel	3450.65 per block	139.96 per block

### Notes

- (1). (a). Berthing and unberthing the crafts alongside the dry dock will be charged as per the Scale of Rates.  
 (b). The hirer should do the cleaning of dry dock occupied area daily at his cost except for the first day failing which Rs. 5000/- per day shall be recovered from the hirer.
- (2). Facilities available at dry dock viz. staging, sea water, toilet-bathrooms, etc. will be provided free of charges only during the vessels stay inside the dry dock subject to availability of the same. The Dry Dock cranes will be charged on hourly basis subject to their availability. For provision of dry dock cranes during the day shift, a hire charge @ Rs. 1270/- per hour or part thereof shall be levied. If used beyond day shift, i.e. after 1600 hours, then the charges shall be double the day shift charges including Sunday and holidays. The minimum hire period beyond day shift / Sundays and Holidays shall be four hours.
- (3). Hire period shall be counted from 0000 hours of the calendar date on which sinking operation starts and for docking till 2400 hours of the calendar date on which dewatering of the dock after undocking ceases.
- (4). Removing of garbage from dry dock will be done by the hirer.
- (5). The minimum charges payable shall be for a period of 2 calendar days and fraction of subsequent day shall be counted as one day.
- (6). When two or more vessels are docked together in the dry dock, the dry docking charges will be payable by each vessel separately.

- (7). Any damages to the dry dock during the docking/undocking operation and also during its stay inside/alongside dry dock will be responsibility of the hirer and the cost of damage/loss will be recovered from the hirer. The KPT shall not accept any responsibility / liability whatsoever for any detention of the vessel using the dry dock on account of any reasons.
- (8). The port will not be responsible for any damage/loss to the craft/crew of the craft that dry docked/berthed alongside.
- (9). For docking/undocking of vessel on Sunday/Holidays, an additional charge equivalent to 30% of the rates prescribed at Sr.No.1 of this Schedule shall be levied.
- (10). 50% of the prescribed charges at Sr.No.1 this Schedule shall be levied in case the requisition for docking or undocking operations is cancelled by the hirer.

These extra charges for cancellation of operation will not be levied if prior notice in writing is furnished to the dock incharge not later than 1400 hours on the day previous to the day fixed for operation.

50% extra charges will not be levied if cancellation of docking or undocking operations take place due to late reaching of the craft to the dry dock from OTB or from anchorage since the onus is upon the port to bring the vessel to the dry dock once the vessel reaches the OTB or anchorage for docking as per the slot awarded and the signal for docking operation is issued.

- (11). If services of tug, launch, etc. are utilised by the KPT as a requirement of the dry dock during docking / undocking operation, the same will not be chargeable.
- (12). While submitting the requisition for the dry dock, the hirer must furnish all the required details of the vessel along with the expected period of stay in the dry dock indicating dates.
- (13). In a situation, if any vessel is required to be dry docked before the expiry of the regulated period for which a vessel is already in the dry dock, the latter will be charged at 25% of the hire charges applicable to her for those two days viz. the day of operation and the previous day. The former vessel requiring dry dock will, however be charged remaining 75% of the hire charges applicable to the latter vessel for those two days; in addition to the normal charges leviable for her i.e. if another vessel is to be dry docked on 8<sup>th</sup> day of the stay of the vessel already in the dock, her 7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> day will be charged at 25% of the applicable rate and remaining 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring dry dock; in addition to normal charges leviable for her operation and stay.
- (14). When two or more vessels are occupying the dry dock and if for any reason, one of the vessels is not ready to undock on the expiry of the period for which stay of the vessel along with other vessel was regulated and thereby causing detention to the other vessel or vessels occupying the dry dock to undock, the Port may recover from the former vessel, in addition to the normal charges leviable, 75% of the hire charges applicable for the latter vessel or vessels during the period of detention. The vessel or vessels which are detained will, however, pay to the Port remaining 25% of the hire charges applicable for the period of detention.
- (15). In case the situation is other way round i.e. if one of the vessels in the dry dock is required to be undocked before the expiry period for which she was regulated,

vessels occupying the dry dock and within the regulated period will be charged at the rate of 25% of the applicable rate for these two days i.e. the day of operation and the previous day and 75% of this applicable rate will be levied on the vessel requiring to be undocked before her schedule date for these two days, in addition to the normal charges leviable for her.

#### 8. SCHEDULE OF CHARGES FOR VEHICLES FOR PLYING IN DOCKS

Item No.	Classifications	Rate per day (In Rs.)	Rate per month (In Rs.)	Rate per year (In Rs.)
1.	Taxis	9.00	90.00	300.00
2.	Auto rickshaws	7.20	36.00	120.00
3.	Carts	1.80	18.00	54.00
4.	Mobile cargo handling equipments (mobile cranes, fork lift, FEL, etc.)	24.00	600.00	—

Notes:

- (1). A day shall be considered as a calendar day from midnight to midnight.
- (2). The above charges shall not apply at OOT Vadar.

#### 9. SCHEDULE OF CHARGES FOR HIRE OF ELECTRIC WHARF CRANES IF HIRED FOR HANDLING CARGO OTHER THAN TO AND FROM SHIPS/BARGES

Per hour per crane	Foreign	Rs. 960.00
Cargo	Coastal	Rs. 576.00

Notes:

- (1). One hour notice in writing shall be given for cancellation of crane requisitioned as otherwise charges as prescribed for half shift shall be levied except on holidays for which notice of 24 hours is required failing which charges for two shifts will be levied.
- (2). Cranes will normally be made available for work during the shift hours as fixed from time to time. If cranes are required during the recess time due notice shall be given to the KPT or its authorised official well in advance; and, compliance with such requisitions will be subject to exigencies and discretion of the KPT.
- (3).
  - (i). A load greater than their marked lifting capacities shall not be put on the cranes.
  - (ii). Sling of import goods shall be made up directly under the open hatch way of any vessel unloading at quays and under no circumstances whatsoever shall cranes be employed for the purpose of breaking out or removing goods from under the coaming.
  - (iii). The cranes shall be used alone and no other lifting gear shall be used in conjunction with them on any of lift without the permission in writing of the Traffic Manager.

- (iv). Ship's officer must see that the Port crane work quite clear of ship's gear and of all obstructions.
- (v). Heavy lifts of over 1,000 kgs. shall be declared by the Master of the vessel who shall be responsible for all accidents arising from mis-declarations.
- (vi). Cranes will be supplied only if available on the condition that the port shall not be responsible for any loss, damage or breakdown of any sort which may occur or result from the use of the cranes and that the liability for any such loss, damage or break down shall fall on the vessel for which the crane or cranes may be working for the time being.
- (vii). No cargo shall be discharged from any vessel at a quay except under the supervision of the Master or Owner of the vessel or his Stevedores. Such Master or Owner or Stevedores shall be personally responsible to the Port for any loss or damage to life, limb or property arising from the carelessness of importer slinging of goods on board such vessels.
- (viii). Master and Owner of vessels lying at a quay and their stevedores will be personally and severally responsible for proper provision of lights in those parts of the ship where work is being carried on in any way connected directly or indirectly with the use of port's quay and other property. In default, they shall be responsible to the port jointly and severally in respect of any loss or damage to life, limb or property which may result.
- (ix). After commencement of operations of wharf cranes on hire, if there occurs stoppage of wharf operations due to power shut down or for any other reason not attributable to the hirer for a continuous period of not less than 30 minutes on each occasion the hirer shall be entitled for a deduction at the rate of Rs.84.14/- per hour in respect of foreign going vessel and Rs.56.10/- per hour in respect of coastal vessels for the duration of such stoppage of work. For this purpose, the period of stoppage in excess of 30 minutes will be rounded off to the next quarter of an hour.

## CHAPTER - V

### RATES FOR TUNA PORT

#### SCHEDULE I - PORT DUES

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT or part thereof		Frequency of levy
		Foreign going vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	
1.	Vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.075	1.05	Payable on each entry
2	Sailing vessels of 10 GRT & upwards (except fishing boats)	0.045	0.90	

## Notes:

- (i) Port Dues will be charged based on the ~~status~~ of the vessel at the time of its entry into the port limits.

**SCHEDULE II – BERTH HIRE CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Vessel upto 10 GRT	Free	Free
2.	Vessels above 10 GRT	0.0010	0.03

**SCHEDULE III – BEACHING CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Rate per NRT per month or part thereof	
		Foreign going vessel (in US \$)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	Beaching charges	0.015	0.30

**SCHEDULE IV - WHARFAGE CHARGES**

Sr. No.	Particulars of commodity	DWT	Other than Coastal Cargo (in Rs.)	Coastal Cargo (in Rs.)
A	<b>LIQUID CARGO</b>			
	1. POL products in bulk other than crude oil	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	2. Other liquid cargo including bunkers	M.T. or part thereof	15.00	9.00
B	<b>DRY CARGO</b>			
	3. Fertilizer and raw material including sulphur	M.T. or part thereof	15.00	9.00
	4. Food grains, cereals, pulses & oil seeds	M.T. or part thereof	7.50	4.50
	5. Cement & clinker	M.T. or part thereof	12.00	7.20

6	Ores & minerals in all forms	M.T. or part thereof	11.25	6.75
7	Granites and marbles	M.T. or part thereof	15.00	9.00
8	Metals (Ferrous/ nonferrous & metals scrap including pipes, plates, pig iron, coil sheets and cokes)	M.T. or part thereof	15.00	9.00
9	Animals including chicken, sheep and goats	each	5.00	3.00
10	Animals (other than above)	each	12.00	7.20
11	Animal product, bone meal, hides and stems	M.T. or part thereof	7.50	4.50
12	Oil cakes fodder	M.T. or part thereof	7.50	4.50
13	Waste paper and newsprint	M.T. or part thereof	13.50	8.10
14	Construction material and sand	M.T. or part thereof	11.25	6.75
15	Coal and Coke (including firewood)	M.T. or part thereof	12.00	7.20
16	Wood timber and bamboo	M.T. or part thereof	10.50	6.30
17	Jute and Jute products and coir products	M.T. or part thereof	10.50	6.30
18	Cotton including cotton waste	M.T. or part thereof	9.00	5.40
19	Salt	M.T. or part thereof	2.50	1.50
20	Sugar	M.T. or part thereof	7.50	4.50
21	Asbestos	M.T. or part thereof	5.40	5.40
22	Synthetic resin and wood pulp	M.T. or part thereof	9.00	9.00
23	Arms, ammunition, explosive and defence stores	M.T. or part thereof	18.00	10.80
24	Dry chemicals including soda ash, HCL etc.	M.T. or part thereof	10.00	6.00
25	Other unspecified goods	M.T. or part thereof	15.00	9.00

## Notes

- (i) Break bulk cargo shall be charged Rs. 15/- per MT for cargo not part thereof in addition to the above rates.
- (ii) Wharfage charges shall be levied on the goods actually exported.
- (iii) Before classifying any cargo under 'unspecified category' in the wharfage / on-board and wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in these schedules.

**SCHEDULE V - RENTAL FEES**

Sr. No.	Particulars	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per day or part thereof (in Rs.)
1.	For open space	7.50
2.	For covered space	48.00
3.	Storage of timber on board	Rate per 10 sq. mtr. or part thereof per day or part thereof (in Rs.) 1.50

**SCHEDULE VI - TROLLEY HIRE CHARGES**

Sr. No.	Particulars of commodity	Rate per day or part thereof (in Rs.)
1.	Trolley hire charges	15.00

**General Notes**

- (i). Whenever no specific rate is available, the rate prescribed for the corresponding items at Kandla will apply provided the relevant services offered/facilities provided at Tuna Port are at par with those at Kandla Port.
- (ii). The terms and conditions of rendering the services at Tuna will be same as prescribed for corresponding services at Kandla provided for comparable services offered/facilities provided.
- (iii). The aggregate amount of bill shall be rounded off to the next higher rupee.

-----